№ 4 (955) апрель 2017 г.
Транспорт

4 (955)
Транспортная неделя в одном журнале

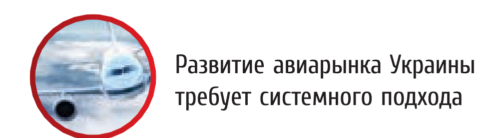
Транспорт

апрель 2017 г.
Издается с 1998 г.
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

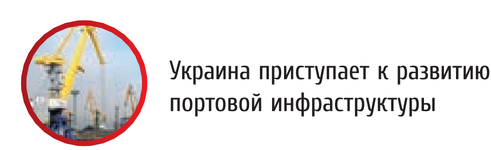
G|U|A|M

ORGANIZATION FOR DEMOCRACY AND ECOBOMIC DEVELOPMENT

Первый украинский саммит в рамках ГУАМ – импульс к активизации потенциала свободной торговли между странами-членами



Развитие авиарынка Украины требует системного подхода



Украина приступает к развитию портовой инфраструктуры

АМКУ за эффективное функционирование ИСПС

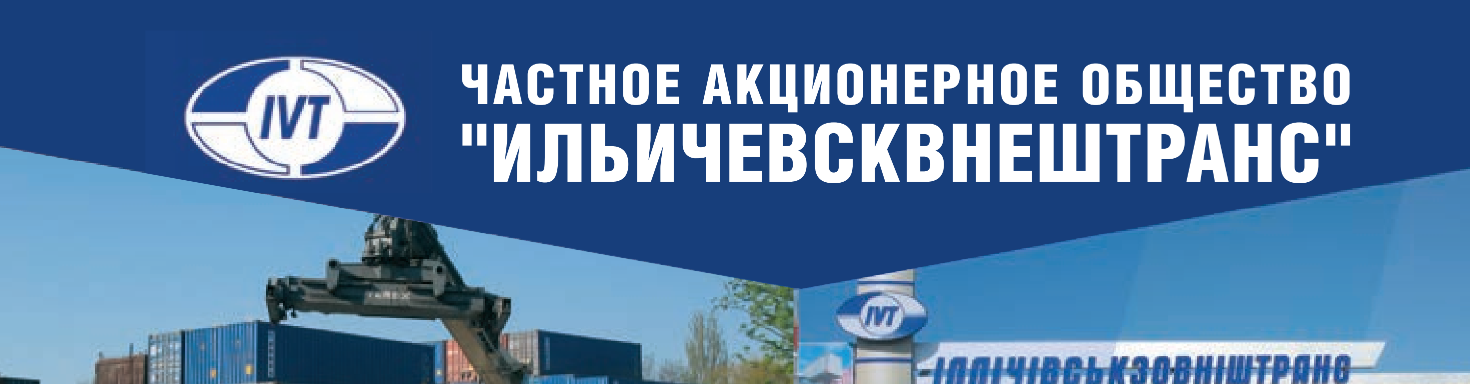
ГП «Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта»
ГП «ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ»

КОМПЛЕКСНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПОРТОВ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДОВ

COMPLETE DESIGN of SEAPORTS and SHIPYARDS

State Enterprise State Project Development and Research Institute for Marine Transport
CHERNOMORNIIPROEKT

FOUNDED in 1930



ЧАСТНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "ИЛЬИЧЕВСКВНЕШТРАНС"

Основная цель нашего предприятия — привлечение зарубежных и отечественных партнеров к сотрудничеству с нашей компанией, к увеличению импортно-экспортных и транзитных грузопотоков через наш терминал. В свою очередь, квалифицированный персонал "Ильичевсквнештранса" готов предложить широкий спектр услуг, связанных с приемом, обработкой, хранением и дальнейшей отправкой Вашего груза.

ЧАО "Ильичевсквнештранс" (ИВТ) основано в 1960 г. В настоящее время является крупнейшим предприятием в экспедиторском бизнесе на Юге Украины. Член ассоциаций: ФИАТА, УЗТ, АРЭ, АсМАП, АМБУ.

На складах в Черноморске имеются все необходимые условия для обработки Ваших грузов:

складские мощности **120000** м^2, в т.ч.:
- крытые склады **50000** м^2;
- открытые склады **70000** м^2;

таможенные лицензионные склады **20000** м^2;
склады временного хранения **1600** м^2;
грузовой таможенный комплекс **10000** м^2**;**
на территории грузового таможенного комплекса ИВТ расположено подразделение таможенного поста Черноморск Одесской таможни государственной фискальной службы Украины;
собственные подъездные ж/д пути, способные единовременно принять около ста вагонов;
крытые рампы длиной 740 погонных метров, позволяющие выгрузку вагонов в любую погоду;
два собственных контейнерных терминала суммарной емкостью **5000** ТЕ.

"Территория непосредственно примыкает к ГП "МТП Черноморск и ж/д станции Ильичевск. Складское хозяйство обеспечено необходимой перегрузочной техникой, автоматическими средствами оповещения и пожаротушения, пожарными гидрантами и пожарными водоемами. Для обеспечения сохранности грузов действуют системы охранной сигнализации и теленаблюдения. Имеется успешный опыт хранения и перевалки промышленных и продовольственных грузов, а также различной дорогостоящей крупно- и мелкогабаритной бытовой техники и автомобилей.

Автопарк ИВТ насчитывает около 50 грузовиков. Представительство в г. Киеве, филиал на паромной переправе Ильичевск—Варна—Поти.

Основные виды деятельности "Ильичевсквнештранса":

- транспортно-экспедиторское обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузов;
- перевалка генеральных (конвенционально и в контейнерах), навалочных и наливных грузов;
- перевалка со стафированием в контейнер зерновых и насыпных грузов;
- оказание консультаций по логистическим вопросам;
- фрахтование морского и речного тоннажа под перевозки грузов;
- организация железнодорожных перевозок грузов всеми видами подвижного состава, в том числе маршрутных с предоставлением кодов, по территории Украины, стран СНГ, Европы и в паромном сообщении (через Варну, Поти), включая Закавказье;
- перевеска вагонов на собственных железнодорожных весах;
- перевозки грузов собственным автотранспортом по Украине, странам Европы и СНГ;
- организация и выполнение операций по приему, накоплению, хранению, комплектации судовых и вагонных партий и мелких отправок, товарной подработке, пакетированию, предпродажной подготовке внешнеторговых грузов на собственных складах, в том числе рассортировка, пакетирование, маркировка, укрутка, очистка и т.п.;
- хранение грузов, в том числе на таможенном лицензионном складе;
- таможенно-брокерские и консультационные услуги;
- сюрвейерские услуги и инспекция различных грузов;
- ремонт и освидетельствование Регистром всех типов контейнеров;
- страхование грузов по поручению заказчиков;
- фумигация карантинных грузов.

**ЧАО "Ильичевсквнештранс", ул. Промышленная, 7,
г. Черноморск, Одесская обл., 68000, Украина
факс:+38 (048 68) 420-79
тел.: +38 (048 68) 306-58, +38 (048 68) 641-79
e-mail: market@ivt.il.od.ua
сайт: http://www.ivt.od.ua**

XV День Международного Экспедитора

КЛЮЧЕВОЕ СОБЫТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ НЕДЕЛИ ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ.

ЭТО ПЛОЩАДКА ДЛЯ БИЗНЕС-ДИАЛОГА ПРОФЕССИОНАЛОВ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ЭКСПЕДИРОВАНИЯ И ЛОГИСТИКИ.

В программе мероприятия:

– Выступления VIP-Спикеров с презентацией (вице-президент ФИАТА, региональный советник ЕЭК ООН по торговле, представители UN/CEFACT, «DB Schenker», «Транскаспийского транспортного консорциума»).

– B2B встречи.

– Коктейль.

– Гала-ужин, посвященный юбилею Ассоциации «УКРВНЕШТРАНС».

Среди тем презентаций и выступлений спикеров:

– Построение цифровой инфраструктуры – современные системы управления трафиком, инновационные модели управления цепями поставок открытого типа и международных транспортных коридоров;

– Бизнес-модели для совместного использования региональных логистических платформ и ресурсов;

– Транспортное соединение региона Балтийского-Черного-Каспийского морей с третьими странами на фоне роста транспортных потоков в этом регионе.

– Упрощение процедур торговли – внедрение положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, гармонизация данных.

РЕГИСТРАЦИЯ:

FFD2017@PLASKE.UA
+38 048 7 373 373

ДЕЛОВАЯ ПЛОЩАДКА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ДИАЛОГА

ПЛАНИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ

Направления:

Проект «Единое окно - локальное решение»

Белгород-Днестровский морской порт

Бердянский морской порт

Черноморский морской порт

Измаильский морской порт

Мариупольский морской порт

Разработка, внедрение и сопровождение программного обеспечения

Оказание услуг по обслуживанию программно-аппаратного комплекса Клиента

Партнеры:

Преимущества:

Ответственность
Команда с профильным образованием и многолетним опытом работы в сфере IT.

Опыт
Знание специфики и создание ПО для мультимодальных перевозок и складских площадок для всех видов грузов.

Комплексность
Создание ПО для системы ИСПС. Внедрение и адаптация продукта под каждого пользователя.

Контакты:

Одесса, Таможенная площадь, 1а

+38 (048)7-376-376
+38 (048) 737-70-80
(круглосуточно)
+38 (050) 395-90-90
(круглосуточно)

info@ppl33-35.com
support@ppl33-35.com

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 4 (955) апрель 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

Первый украинский саммит в рамках ГУАМ — импульс к активизации потенциала свободной торговли между странами-членами

27 марта в Киеве открылся 2-дневный саммит Организации за демократию и экономическое развитие — ГУАМ. Данный саммит был инициирован Премьер-министром Украины Владимиром Гройсманом и впервые за 20 лет существования организации проводился в Киеве.

Участие в саммите приняли глава правительства Грузии Георгий Квирикашвили, премьер-министр Молдовы Павел Филип и вице-премьер правительства Азербайджана Исмет Дурсун оглы Абасов.

Премьер-министр Украины В. Гройсман в приветственном слове к участникам встречи глав правительств государств-членов объединения выразил убежденность в том, что в 2017 г. удастся вдохнуть новую энергию в сотрудничество государств-членов Организации за демократию и экономическое развитие ГУАМ.

"Я убежден в том, что, имея потенциал нашего сотрудничества в рамках ГУАМ, принимая решения, которые сегодня на повестке дня, в 2017 г. можем получить конкретные успешные результаты нашего сотрудничества. Всячески готов поддерживать такой формат. Надеюсь, что мы сможем в 2017 г. вдохнуть новую энергию в наше сотрудничество в рамках ГУАМ", — заявил В. Гройсман.

По словам генерального секретаря ГУАМ Алтая Эфендиева, текущая встреча в рамках саммита стран-членов ГУАМ стала рубежной.

"Ее уровень, нацеленность на практическую реализацию важных решений в рамках ГУАМ, ваше участие в бизнес-форуме несомненно придадут мощный импульс реализации наших совместных инициатив и проектов. Уверен, наша встреча послужит новой точкой отсчета наших новых успехов", — сказал он, обращаясь к главам правительств Украины, Грузии, Молдовы и Азербайджана.

"Сам факт, что сегодняшний форум проводится спустя 20 лет после формирования организации, говорит о том, что организация ГУАМ — жизнеспособна", — подчеркнул в свою очередь премьер-министр Грузии Георгий Квирикашвили.

Вице-премьер правительства Азербайджана Исмет Дурсун оглы Абасов в своем приветственном слове отметил необходимость объединения усилий государст-участников в решении общих угроз сепаратистского характера, стоящих перед ними, и выработке жесткой консолидированной политики в данном аспекте.

"Исторически мы с вами знаем не понаслышке о проблемах, которые есть в наших государствах. Поэтому объединение наших усилий в этом направлении, безусловно, имеет важное значение", — подчеркнул Премьер-министр Украины.

Генеральный секретарь ГУАМ А. Эфендиев отметил внешний характер природы этих конфликтов.

"Навязанные извне вооруженные конфликты на территории наших стран, в результате которых грубо попраны нормы, принципы международного права, нарушены территориальные целостности, суверенитеты наших стран, продолжают представлять серьезную угрозу международному миру, безопасности и стабильности. Конфликты на пространстве ГУАМ являются серьезным препятствием для устойчивого развития наших стран, региона в целом", — подчеркнул он.

Организация за демократию и экономическое развитие — ГУАМ — региональное объединение четырех государств: Грузии, Украины, Азербайджанской Республики и Республики Молдова. ГУАМ является единственной международной организацией со штаб-квартирой в Киеве. В основу образования этой формы сотрудничества было положено единство позиций стран с подобными политическими и экономическими внешними ориентациями — стремление получить энергетическую, экономическую и транспортную независимость от РФ, общие проблемы сепаратизма (Абхазия, Южная Осетия, Нагорный Карабах, Приднестровье, Крым), а также желание сблизиться с Европой.

Организация была создана в 1997 г. для достижения сбалансированного влияния РФ в регионе Черного моря. За 20 лет существования ГУАМ имела еще одного члена — Узбекистан, который, войдя в состав организации в 1999 г. и превратив ее в ГУУАМ, вышел в 2005 г. Организация достаточно активно проявляла себя на международной арене в период, когда политика России, как экономическая, так и военная, в отношении стран-участниц ГУАМ была не столь агрессивной. Однако с началом военных действий в Украине и, в особенности, после аннексии РФ Крыма, комплекс безопасности Черноморского региона фактически был разрушен.

С самого начала создания ГУАМ рассматривали как проявление украинского лидерства на постсоветском пространстве. Однако с потерей Крыма, а вместе с ним и более тысячи километров черноморского побережья, Украина потеряла себя как региональный лидер в регионе Черного моря. И, как следствие, интерес к ГУАМ и вес этой организации были ослаблены.

До последнего времени активность организации была практически сведена "к нулю", что объяснялось направленностью усилий руководства Украины во внешней политике на урегулирование военного конфликта на Донбассе.

К тому же события последних лет сформировали разновекторную направленность в политике государств-членов организации: в Грузии политика новой власти была направлена на нормализацию отношений с РФ, что привело к замораживанию планов стратегического партнерства с Украиной; в Молдове на президентских выборах победил пророссийский кандидат; Азербайджан на фоне конфликта в Нагорном Карабахе пытается выстроить сбалансированные отношения с РФ.

В свою очередь премьер-министр Грузии Г. Квирикашвили подчеркнул, что нерешенные конфликты в регионе ГУАМ мешают политическому, экономическому и социальному развитию государств.

В этом контексте главы правительств Грузии, Украины, Азербайджана и Молдовы подчеркнули необходимость большей активизации совместного взаимодействия в противодействии внешним угрозам и мобилизации международной поддержки.

"Мы должны проявлять твердую солидарность в наших усилиях, направленных на урегулирование сепаратистских конфликтов, с которыми сталкиваются наши страны. Основополагающим при этом условием должно быть соблюдение суверенитета, территориальной целостности и нерушимых международно признанных границ наших государств", — подчеркнул премьер-министр Грузии Г. Квирикашвили.

Участники встречи положительно оценили деятельность и развитие ГУАМ в течение 20 лет существования объединения, за которые был накоплен опыт реализации совместных проектов, в частности в сферах торговли, экономики, туризма, правоохранительной деятельности и кибербезопасности.

В ходе переговоров между главами правительств стран-участниц ГУАМ, проведенных в ходе саммита, Украина и Молдова отметили начало активной реализации совместных проектов и программ, которые составили Дорожную карту сотрудничества, согласованную в феврале текущего года.

По результатам переговоров с премьер-министром Молдовы П. Филипом Премьер-министр Украины В. Гройсман отметил: "Нам удалось проговорить механизм взаимодействия и обсудить вопросы двустороннего сотрудничества". В ходе переговоров стороны обсудили насущные вопросы, которые требуют решения на уровне экспертов и регулирующих органов обеих стран, в частности в сфере экологической экспертизы и пограничного контроля.

Главной темой встречи Премьер-министра Украины В. Гройсмана с премьер-министром Грузии Г. Квирикашвили стали перспективы и направления углубления сотрудничества Украины и Грузии."

"Важно оценить состояние двустороннего взаимодействия и наметить планы по углублению сотрудничества. Мне бы очень хотелось, чтобы деловые контакты и всестороннее сотрудничество углублялись. Я считаю, что это сегодня абсолютно полностью в наших возможностях, и мы должны максимально полностью это использовать", — подчеркнул Премьер-министр Украины в начале встречи.

Стороны отметили перспективность развития объемов двусторонней торговли, а также обсудили возможности объединения усилий, в частности в сферах инфраструктуры и сельского хозяйства. Как отметил В. Гройсман, положительным шагом в этом направлении станет проведение заседания Совместной межправительственной украинско-грузинской комиссии по вопросам экономического сотрудничества 12—13.04.2017 г.

Премьер-министр Грузии Г. Квирикашвили пригласил главу украинского правительства посетить Грузию с официальным визитом и предложил приурочить его к проведению форума "Шелкового пути" в конце ноября 2017 г. В. Гройсман принял приглашение и отметил, что это будет еще одним шагом к углублению сотрудничества между странами.

Отдельно премьер-министры затронули тему взаимной поддержки в контексте противодействия нарушениям территориальной целостности и суверенитета стран.

"Мы чувствуем вашу последовательную поддержку нашей территориальной целостности, вашу позицию, касающуюся агрессии России по отношению к Украине. Это для нас очень важно", — подчеркнул В. Гройсман.

В ответ глава грузинского правительства отметил: "Мы являемся членами одной семьи — Восточного партнерства, кроме того, мы — члены семьи ГУАМ. У нас одни цели и одни проблемы, порожденные из единства наших целей и направлений нашей внешней политики и амбиций превратить наши страны в настоящие восточные демократии. Думаю, что, несмотря на преграды, удастся привести наши страны к благополучию, установить стабильность и обеспечить более тесное сотрудничество. Это является предпосылкой нашего успеха".

По завершении переговоров состоялась церемония подписания двух стратегически значимых для развития сотрудничества в рамках ГУАМ документов:

— протокола об утверждении Порядка создания и деятельности Рабочего органа, координирующего действия Договаривающихся Сторон Соглашения о создании зоны свободной торговли между государствами-участниками ГУАМ от 20.07.2002 г.;

— протокола между таможенными администрациями государств-членов ГУАМ о взаимном признании отдельных результатов таможенных процедур в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через государственные границы стран-членов ГУАМ.

Подписание документов состоялось в присутствии глав правительств-участников саммита. "Важно, что мы сегодня подписали ряд документов, которые позволят нам уже в 2017 году полноценно ввести зону свободной торговли в рамках наших государств. Это благоприятно скажется на развитии наших национальных экономик, углубит наше сотрудничество, — подчеркнул В. Гройсман по результатам подписания документов. — Эти документы — смелый шаг по улучшению нашего экономического сотрудничества".

Он также отметил, что протокол между таможенными администрациями государств-членов ГУАМ о взаимном признании отдельных результатов таможенных процедур в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через государственные границы стран-членов ГУАМ, позволит упростить таможенные процедуры для обеспечения высокого качества внедрения зоны свободной торговли между государствами.

"Этот протокол, я считаю, будет хорошим шагом, когда мы в сотрудничестве будем признавать все таможенные процедуры наших стран. Это улучшит, ускорит процесс нашего сотрудничества", — подчеркнул Премьер-министр Украины.

"Договоры, которые сегодня подписаны, очень важные и будут в дальнейшем способствовать активизации потенциала свободной торговли между странами-членами ГУАМ, а также улучшению конкурентоспособности транспортного коридора. Сегодня начинается новое дыхание организации, и все мы очень оптимистично настроены относительно будущего этой организации", — в свою очередь отметил Г. Квирикашвили.

Представители государств-членов ГУАМ — Грузии, Азербайджана и Молдовы — выразили благодарность Премьер-министру Украины В. Гройсману за инициативу проведения саммита на таком уровне и отметили высокую организацию мероприятия.

"Наша встреча является убедительным проявлением общей заинтересованности в дальнейшем развитии взаимовыгодного сотрудничества в политической, торгово-экономической и гуманитарной сферах", — сказал премьер-министр Республики Молдова П. Филип.

Стороны заверили в преданности углублению сотрудничества и достижению общих целей в рамках ГУАМ и подчеркнули важность углубления сотрудничества с международными партнерами, в частности Японией, США, странами Вышеградской четверки, государствами Центральной Европы и Балтии.

БИЗНЕС-ФОРУМ "ГУАМ — ТЕРРИТОРИЯ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА"

В рамках встречи глав правительств государств-членов ГУАМ состоялся бизнес-форум "ГУАМ — территория свободной торговли и транзита", в котором приняли участие представители национальных делегаций, включая официальных лиц и представителей частного сектора, а также международных организаций, дипломатического корпуса, деловых кругов и ассоциаций бизнеса.

Мероприятие было открыто выступлениями глав правительств ГУАМ и генерального секретаря ГУАМ, и продолжено двумя панелями: "Зона свободной торговли ГУАМ: текущее состояние и перспективы развития", а также "Транспортный коридор ГУАМ: текущее состояние и перспективы развития".

Премьер-министр Украины В. Гройсман, открывая бизнес-форум, отметил: "Мы впервые провели саммит глав правительств ГУАМ и подписали очень важные и конкретные документы, которые позволят нам полноценно использовать возможность наших государств. Присутствие в рамках саммита на бизнес-форуме предпринимателей из государств-членов ГУАМ говорит о том, что экономическое сотрудничество имеет очень важное значение и большой потенциал. Было принято решение ускорить внедрение ЗСТ в рамках ГУАМ. Мы проанализируем, какие у нас есть возможности улучшения нашей логистики, транспортной инфраструктуры для того, чтобы полноценно использовать наши возможности". По его словам, на сегодняшний день товарооборот между странами ГУАМ составляет $1,7 млрд.

"Более того, сегодня видны первые "ростки" увеличения товарооборота... Потенциал говорит о том, что в этом сотрудничестве мы можем достичь больших успехов", — заявил Премьер-министр.

Премьер-министр Грузии отметил, что за прошедшие 20 лет в ГУАМ сформировался перспективный механизм регионального сотрудничества, основанный на партнерстве и взаимном уважении государств-членов ГУАМ. Хотя за последние годы, отметил Г. Квирикашвили, товарооборот между странами-членами ГУАМ уменьшается. "В этой связи укрепление торговых отношений между странами становится первоочередной задачей. Думаю, мы сможем этого добиться благодаря партнерским отношениям на всех уровнях. Несмотря на то, что в течение прошлых лет грузинская экономика находилась под влиянием внешних отрицательных факторов, страна сохранила стабильный темп (экономического) роста. В 2016 г., по предварительным данным, рост реального рынка составил 20,7%. По прогнозам Всемирного банка, рост реального ВВП Грузии в 2017 г. составит 5,0%. Мы очень рады, что экономика Украины вернулась к позитивным показателям", — заявил Г. Квирикашвили.

Кроме того, по его словам, Грузия становится все более привлекательной для инвестиций по нескольким причинам. "Во-первых, инвестиции встречаются с минимальными законодательными барьерами и нормативными регуляциями. Соглашение об ассоциации Грузии с ЕС, подписанное в 2014 г., предусматривает создание ЗСТ, что является особенно важным для нас, так как основывается на постепенной интеграции Грузии в рынки ЕС. И уже есть результаты: грузинский экспорт в ЕС в 2016 г. вырос на 15%, а экспорт некоторых грузинских продуктов, например, фундука, меди, нефтяных масел — в 2—3 раза", — сообщил Г. Квирикашвили.

Премьер-министр подчеркнул, что Грузия станет первой страной в регионе, имеющей соглашение с Китаем о свободной торговле.

"Мы закончили переговоры… Кроме того, подобные соглашения есть и со странами СНГ, Турцией, а также США, Канадой, Японией. В этом году планируем заключить соглашение с Индией. Благодаря либеральному торговому режиму, низким налогам и нашему стратегическому месторасположению, Грузия становится более привлекательной для реализации инвестиционных возможностей", — уточнил Г. Квирикашвили.

Он также напомнил, что правительство Грузии на сегодняшний день осуществляет внедрение реформ в четырех основных направлениях. "Первое — улучшение бизнес-среды — налоговое законодательство, реформа Налоговой администрации и, как следствие, развитие предпринимательства. Второе — транспарентность и повышение качества управления. Третье — быстрое развитие инфраструктуры страны, автомобильных и ж/д магистралей, развитие существующих портов и транспортно-логистических узлов. Четвертое — реформа высшего образования", — отметил Г. Квирикашвили.

Премьер-министр Республики Молдова П. Филип заявил, что Молдова заинтересована в дальнейшем развитии такой уникальной региональной структуры, как ГУАМ. "Нам необходимо обдумать новые, более продуктивные формы дальнейшего развития в рамках ГУАМ, которые можно было бы применять в новых реалиях, с учетом динамики международных процессов. В этом смысле свободная торговля на принципах и правилах ВТО без каких-либо ограничений является именно таким инструментом, который смог бы вдохнуть принципиально новую жизнь в ГУАМ", — подчеркнул П. Филип.

Он отметил, что Молдова является выгодной инвестиционной площадкой для заинтересованных сторон. Более того, страна на сегодняшний день готова к реализации амбициозных экономических проектов. "Создание углубленной и всеобъемлющей зоны свободной торговли с ЕС позволяет не только обеспечить свободный доступ ГУАМ к европейскому рынку, но и привлечь инвесторов в молдавскую экономику", — заявил премьер-министр Республики Молдова.

Более того, он сообщил, что Молдова провела успешную административную реформу, сократив контролирующие органы с 64 до 14 на сегодняшний день. Также страна почти в 4 раза уменьшила количество разрешительных документов.

"В Молдове на сегодня действует 7 свободных экономических зон и 10 промышленных парков. Также статусом свободной зоны обладают Международный свободный порт Джурджулешть и Международный свободный аэропорт "Мэркулешть", — уточнил П. Филип.

Заместитель премьер-министра Азербайджанской Республики И. Абасов в свою очередь сообщил о том, что страна продолжает реализовывать крупные проекты, обеспечивающие стратегические интересы Азербайджана.

Он рассказал о реализации в обозримом будущем проекта новой соединительной железнодорожной линии Астара (Азербайджан)—Астара (Иран), которая строится в рамках проекта международного транспортного коридора Север—Юг. "В результате реализации данного проекта грузы, идущие из Индии и Пакистана, будут поставляться через территорию Азербайджана на территорию Северной Европы и обратно. Это будет способствовать увеличению транспортного движения", — отметил И. Абасов.

По его данным, за последние несколько лет осуществлены успешные шаги по оптимизации Транскаспийского международного транспортного маршрута, по которому отправлено несколько поездов. "Азербайджанская железная дорога подключилась к проекту "ВИКИНГ" с выходом поставки грузов в бассейн Балтийского моря. Параллельно проходит модернизация ж/д транспорта страны, продолжается работа по реконструкции дорожного хозяйства. Также осуществляются работы по полной смене электрообеспечения, проходит закупка новых локомотивов и вагонов

Он отметил, что для развития перевозок по существующим маршрутам необходимо выработать взаимовыгодные логистические решения транспортировки грузов по направлению Европа—Азия и обратно.

"В данном контексте значительное внимание уделяется условиям организации перевозок и использования контейнерных поездов "ВИКИНГ" и "Зубр", включая продление маршрутов данных поездов до Каспийского моря", — отметил замминистра.

По его словам, очень важным моментом является и то, что украинская сторона имеет возможность осуществлять грузоперевозку из порта "Черноморск" до станции Изов (Польша) не только по ж/д накладной СМГС, но и с использованием европейской ж/д накладной ЦИМ.

Он также сообщил, что внимания заслуживает неиспользованный потенциал терминалов, расположенных на территории украинско-словацкой границы.

"Эффективный менеджмент организации их работы предоставит возможность транспортировки грузов в страны Центральной Европы", — отметил В. Довгань.

Говоря о выходе на рынки европейских стран, В. Довгань уточнил, что необходимо обратить внимание на возможности транспортной инфраструктуры Венгрии. По его словам, в последние годы проведено несколько раундов переговоров на уровне операторов железных дорог по вопросам оптимизации условий выполнения комбинированных перевозок, включая перспективы осуществления контрейлерных перевозок. "Данная логистика позволит отработать возможные маршруты транспортировки грузов в Австрию и далее, в направлении портов Италии", — сообщил В. Довгань.

Говоря о транзитном потенциале стран ГУАМ, В. Довгань отметил, что европейские страны в среднем экспортируют около 4% товаров в государства Азии, в то время как в среднем 99% экспортной продукции государств Азии направляется в страны Европы. "Большой удельный вес Европы в экспорте азиатских государств обусловлен, в первую очередь, ролью Китая в торговых отношениях", — заявил В. Довгань.

Говоря об украинских реалиях, замминистра инфраструктуры отметил, что за последние 5 лет транзитные перевозки через Украину сократились более чем на 50%.

"Кроме того, падение грузопотока составило около 5,7 млн т из-за торговых и транзитных ограничений РФ. Экономика Украины действительно много потеряла за 2016 г.", — отметил В. Довгань.

По его словам, прямые потери в связи с ограничением транзита РФ составили около $1 млрд. Чиновник отметил, что не стоит воспринимать торговую блокаду РФ как полностью негативный фактор.

— 3,1 тыс. грузовых вагонов, 10 тепловозов и 5 двухэтажных электричек. Реализуется крупный проект по строительству нового международного морского торгового порта в Баку, расположенного на сети пересечения транзитных грузоперевозок Запад—Восток и Север—Юг, что превратит порт в крупный логистический центр региона", — сообщил И. Абасов.

Он добавил, что по завершении 1 этапа строительства порта он сможет принимать грузопоток объемом 10 млн т в год и 50 тыс. контейнеров, на 2 этапе планируется увеличить грузопоток до 17 млн т и 150 тыс. контейнеров, на 3 этапе запланировано увеличение до 25 млн т и 1 млн контейнеров.

Кроме того, по словам И. Абасова, на регулярной основе осуществляется работа по обновлению морского флота. "С целью широкого применения мультимодальных перевозок в Каспийском регионе и увеличения объемов морских перевозок закупаются новые танкеры и паромы, в том числе предусмотрено строительство на Бакинском судостроительном заводе паромных судов типа PANAMAX", — рассказал И. Абасов.

Резюмируя информацию выступающих, генеральный секретарь ГУАМ А. Эфендиев отметил, что форум ГУАМ имеет хорошие предпосылки для того, чтобы содействовать сотрудничеству между странами-членами ГУАМ.

На форуме неоднократно звучало заявление о том, что географическое расположение стран-участниц ГУАМ дает возможности для активного развития. Более того, на сегодняшний день для Украины актуализируется задача развития так называемого "Нового Шелкового пути" в рамках транспортного коридора ГУАМ.

Замминистра инфраструктуры по евроинтеграции и электронному управлению Виктор Довгань в своем выступлении остановился на возможностях и проблемах, которые существуют в рамках транспортного коридора ГУАМ.

"На сегодняшний день Украина может предложить ряд интересных проектов, реализация которых будет содействовать использованию транспортного потенциала страны", — отметил В. Довгань.

"Это еще и возможность изменить ориентир в сторону европейского рынка и выстроить новые пути для транспортного сообщения Европа—Азия", — заверил В. Довгань.

Говоря о транзитных автомобильных перевозках, замминистра заявил, что из-за ограничений РФ в направлении стран Центральной Азии они сократились почти в 3 раза. "Это привело к переориентации сухопутных грузовых потоков на морской путь через Черное и Каспийское моря. Это (доставка грузов через моря — **ред.**), в свою очередь, увеличило время доставки груза (в 2 раза) и стоимость перевозки за счет паромной составляющей (тариф возрос на $5,5 тыс., из которых $3,3 тыс. — Черное море, $2,2 тыс.— Каспийское море), это очень много, необходимо над этим работать", — отметил В. Довгань.

Он сообщил, что для увеличения конкурентоспособности пути необходимо уменьшать ставки морского фрахта. "Первое, что нужно сделать, — это уменьшать ставки морского фрахта — на всех этапах: Каспий и Черное море", — заявил замминистра.

Чиновник уточнил, что Мининфраструктуры совместно с АМПУ разрабатывает новую методологию портовых сборов. "Мы оцениваем снижение портовых сборов (надеемся принять решение по этому вопросу в мае) до 40%. Такие же зеркальные меры мы ожидаем от наших партнеров, в первую очередь в портах Грузии — Батуми и Поти. Мы понимаем, что это частные порты, нам неоднократно объясняли, что тариф согласовывается на уровне частного оператора, но, чтобы сделать данный маршрут конкурентным, необходимо уменьшать стоимость морского фрахта", — отметил В. Довгань.

По его словам, Украине необходимо проводить более активную работу в рамках международных инициатив и в организации логистики с использованием существующих транспортных сообщений.

"Речь идет об организации мультимодальных перевозок не только между странами ГУАМ, но и между регионами Балтийского, Черного, Каспийского морей. Даная инициатива корреспондируется с проектом Китая "Один пояс — один путь", а именно Южный "Шелковый путь", который проходит по территории стран ГУАМ. Пока мы не видим больших китайских инвестиций в этот транспортный коридор. Единственное, что сделано в рамках проекта за полгода, — приход крупного частного гонконгского оператора в порт "Черноморск", который, по нашим прогнозам, начнет строить новый контейнерный комплекс", — рассказал В. Довгань.

Он добавил, что Мининфраструктуры предлагает разработать предложение Еврокомиссии по развитию сообщения Европы с Китаем через страны ГУАМ. "В связи с тем, что все страны ГУАМ входят в "Восточное партнерство", в рамках которого ведется совместная работа с Европейской комиссией по интеграции национальных транспортных систем, мы предлагаем разработать в рамках ГУАМ предложение Еврокомиссии по развитию сообщения Европы с Китаем через страны ГУАМ", — отметил В. Довгань.

Он также заявил, что в Украине существуют альтернативные маршруты коридоров ГУАМ. "И для повышения эффективности, и для привлечения новых грузопотоков нашим коридорам необходимо решить ряд существующих проблем, которые связаны с их развитием: недостаточный объем грузопотока, неконкурентная тарифная политика, время доставки, необходимость технического переоснащения, создание новых информационных технологий, развитие погранпереходов и усовершенствование технологий перевозочного процесса", — уточнил В. Довгань.

Украина может в рамках ГУАМ организовать такой сервис, чтобы ключевые товаропроизводители отдавали предпочтение использованию этого транспортного коридора. "Для этого необходимо отработать ценовой фактор путем установления согласованного сквозного тарифа всеми участниками перевозок", — отметил В. Довгань.

Также замминистра акцентировал внимание на том, что украинским транспортным ведомствам необходимо уделить внимание надлежащему качеству инфраструктуры и достаточному количеству мощностей. В этой связи ПАО "Укрзализныця" отремонтировала переданный ей паром "Герои Шипки" и в течение нескольких недель будет объявлен конкурс на оперирование этим паромом в Черном море. Кроме того, он сообщил, что до мая т.г. будет объявлен конкурс на привлечение стратегического инвестора в паромную переправу Черноморск—Батуми/Поти. "Именно в железнодорожный паромный комплекс в порту "Черноморск", — уточнил В. Довгань.

В рамках панелей состоялись выступления заместителей министров профильных ведомств государств-членов ГУАМ, главы Постоянного Представительства МСАТ в Евразии, представителя Руководящего Комитета Проекта по содействию торговле и транспортировке ГУАМ, а также представителей деловых кругов ГУАМ. Были рассмотрены перспективы развития зоны свободной торговли ГУАМ и функционирования Транспортного коридора ГУАМ в контексте подписания двух стратегически значимых для развития сотрудничества в рамках ГУАМ документов. Была подчеркнута важность создания Рабочего органа (РО), координирующего действия Договаривающихся сторон Соглашения о создании и привлечении в его работу представителей деловых кругов с целью повышения его эффективности. Тесное взаимодействие в рамках РО представителей как официальных профильных ведомств, так и частного сектора позволит своевременно выявлять узкие места и прочие факторы, препятствующие развитию Зоны свободной торговли и Транспортного коридора ГУАМ, и оперативно их устранять.

Участниками форума была отмечена необходимость проведения Бизнес-форума ГУАМ на регулярной основе.

ЗИНЧЕНКО Ольга,
РОСЛИК Инна

Итоги 23-й Пленарной сессии СЕФАКТ ООН

27—31.03.2017 г. в г. Женева проходил 29-й Форум СЕФАКТ ООН, а 3—4.04.2017 г. состоялось важнейшее мероприятие в работе СЕФАКТ — 23-я Пленарная сессия СЕФАКТ ООН.

За прошедшее время в СЕФАКТ ООН произошли определенные события, и поддержанные проект "О национальном механизме мониторинга упрощения процедур торговли и транспорта" и Рекомендация № 36 "Функциональная совместимость механизмов "Единого окна" были рассмотрены и приняты на 23-й Пленарной сессии СЕФАКТ ООН.

Отдельным достижением следует считать то, что председатель СЕФАКТ ООН Лэнс Томпсон и секретариат СЕФАКТ поблагодарили делегацию Украины за перевод Глоссария по "единому окну" и Обзора рекомендаций ЕЭК ООН.

Секретариат СЕФАКТ ООН возглавила новый руководитель — Мария Розария Чекарелли, которая перед тем больше года временно исполняла соответствующие обязанности и была утверждена в должности.

На **23-ю Пленарную сессию** для утверждения были представлены два основных документа:

1. Программа работы на ближайшие 2 года.
2. Консолидация базового мандата/Технического регламента СЕФАКТ ООН, целью которого является упрощение справочных документов СЕФАКТ ООН.

Много усилий было приложено, чтобы сделать документ с полным перечнем всех стандартов для электронных деловых операций и всех инструктивных материалов, разработанных за прошлый год.

Также целый ряд рекомендаций по упрощению процедур торговли были рассмотрены Бюро и были представлены на утверждение.

Это такие рекомендации, как "Механизм мониторинга внедрения мероприятий по упрощению процедур торговли (Trade and Transport Facilitation Measuring Mechanisms)", долго ожидаемая "Рекомендация 36 по интероперабельности "Единого окна" (Recommendation 36 — Single Window Interoperability)" и пересмотренная "Рекомендация 1 — Формуляр-образец ООН (Recommendation 1 — UN/Layout Key)".

Члены Бюро также проинформировали о продвижении работы над различными проектами в группах и перечислили все проекты, которые перешли в завершающую стадию.

Был рассмотрен вопрос о создании двух экспертных групп. Первая — по ЛОКОД ООН, исходя из результатов конференций, которые имели значительный успех и были проведены группами на протяжении последних двух лет и с учетом существующей потребности в координации этого вопроса на международном уровне.

На Сессии и конференции также было обращено внимание стран на необходимость скорейшего назначения координаторов по вопросам ЛОКОД ООН (Классификатор портов и других пунктов).

Справка. *Этот классификатор в Украине, к сожалению, системно не используется. Вместо этого он относится к категории классификаторов, которые создают взаимную операционную определенность между национальным и международным торговым пространством.*

Отдельно следует обратить внимание на то, что в Украине, в частности, этот вопрос требует особого внимания. Наличие внесенных координат и названий (в т.ч. измененных) прежде всего морских портов позволит координировать усилия и соответственно реагировать на решения о запрете захода судов в морские порты Украины, которые закрыты для мореплавания (на территории АР Крым).

Вторая — по устойчивому рыболовству, за создание которой отвечает ЦСР (Цели Устойчивого Развития) по рыболовству, поскольку Флакс (Язык рыболовной отрасли для универсального обмена данными) (FLUX — Fisheries Language for Universal Exchange), разработанный СЕФАКТ ООН, — вопрос, требующий координации на международном уровне.

ПЕРЕИМЕНОВАНИЕ СРЕДЫ СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕФАКТ ООН (CCB-CUE)

Все текущие работы СЕФАКТ ООН, а также большая часть архива проектов распространяются через внутреннюю информационную систему, которая разработана и поддерживается Секретариатом ЕЭК ООН. Эта среда доступна для зарегистрированных экспертов СЕФАКТ ООН и председателей делегаций через парольный доступ.

Выборы 2017 г.

Сроки пребывания в должности шести заместителей председателя (СЕФАКТ ООН) закончились до Пленарного заседания. Были проведены выборы на должности заместителей председателя с мандатом на 3 года. На выборы заместителей председателя СЕФАКТ были выдвинуты 8 человек:

— Рафаэль Фанетти (Италия) (Mr. Raffaele FANTETTI (IT));

— Андерс Грангард (Швеция) (Mr. Anders GRANGARD (SE));

— Эстель Игви (Нигерия) (Mrs. Estelle IGWE (NG));

— Тахсин Кхан (Индия) (Mr. Tahseen KHAN (IN));

— Колин Логлен (Канада) (Mr. Colin LAUGHLIN (CA));

— Сью Проберт (Великобритания) (Mrs. Sue PROBERT (UK));

— Харм Ян Ван Бург (Нидерланды) (Mr. Harm Jan VAN BURG (NL));

— Иан Ватт (Австрия) (Mr. Ian WATT (AU)).

Также были выдвинуты 2 кандидата на должности Региональных докладчиков: г-н Ибраима Диане (Африканский регион) (Mr. Ibrahima DIAGNE (African region)) и доктор Ванавит Акупутра (Азиатский регион) (Dr. Wanawit AHKUPUTRA (Asian region)).

Также на пленарном заседании были изложены позиции региональных докладчиков.

РАБОТА, КОТОРАЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Запуск новых проектов

Недавно были начаты такие новые проекты, как:

— Reference Data Model Publication project (проект Публикации эталонной модели данных) под руководством Ульрике Линде (Ulrike Linde). СЕФАКТ ООН работает над подмножествами Библиотеки ключевых

компонентов (БКК), т.н. Эталонная Модель данных, а проект направлен на то, каким образом и с какой периодичностью это должно публиковаться;

— Single Window Vocabulary project (Проект вокабуляра Единого окна) под руководством Абдулы Басса (Abdoulaye Basse). Единое окно стало термином, который иногда используется для описания решений, которые не совпадают с определением Рекомендации 33 ЕЭК ООН. Этот проект должен обеспечить более точный, контролируемый словарь значений и установить для этого согласованный подход;

— Core Principles for the Operation of Single Windows project (Ключевые принципы функционирования Единого окна) под руководством Ричарда Мортона (Richard Morton). Этот проект направлен на изучение рисков, присущих единым окнам (правовые, внешние сбои, заинтересованные стороны и т.д.), и на то, каким образом максимально эффективно снимать эти риски и угрозы;

— Transport and Logistics e-CMR project (Проект транспорта и логистики e-CMR) под руководством Евгении Лафаевой (Evgeniya Lafaev) из Международного союза автомобильного транспорта (IRU (МСАТ)). В рамках этого проекта будут созданы XML-сообщения в поддержку Протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Внимание будет уделено взаимодействию этого документа с документами других видов транспорта под эгидой Эталонной мультимодальной модели данных;

— Traceability Framework (Проект Сети отслеживания) под руководством Франса Ван Дипена (Frans van Diepen). Этот проект должен отработать структурированный подход к описанию системы отслеживания с функциональной точки зрения, который затем может быть реализован в технических решениях отслеживания решения. Этот проект все еще ищет поддержки глав делегаций;

— Library Publication Formats project (Проект Библиотеки форматов публикации). Библиотеки СЕФАКТ ООН официально публикуются в виде электронных таблиц Excel. Это в значительной степени затрудняет их повторное использование и связи между различными частями библиотек. Этот проект будет отрабатывать новые технические условия для публикации в формате для компьютерной техники, а также в формате для чтения человеком. Этот проект все еще ищет поддержки глав делегаций;

— 2.02.2017 г. СЕФАКТ ООН и OASIS начали совместный проект под названием "Проект Обмена Заглавием/Конвертом документа" (ключевая сфера Методология и Технология) (Header/Envelope Document Exchange Project (Methodology & Technology Domain)). Этот проект направлен на создание единого технологического руководства для обеих организаций для заглавия/конверта сообщений. Информация по ссылке: https://www2.unece.org/cefact/pages/viewpage.action?pageId=13173158;

— Результаты межотраслевых наработок (каталогизация, цена, заказ, доставка и перевод средств) для приведения в соответствие с Эталонной моделью данных цепи поставок и сборкой ключевых компонентов бизнес-документов в настоящее время обновляются (ключевая сфера Цепи поставок). Проект был начат 18.01.2017 г.

Информация доступна по адресу: https://www2.unece.org/cefact/displav/uncefactpublic/Extension+of+Cross+Industrv+Technical+Artefacts;

— Проект Трубопровода данных был начат в начале декабря 2016 г. (ключевая сфера Транспорт и Логистика). Проект направлен на создание руководства по принципу трубопроводов данных (изучается в рамках ЕС) и должен обеспечить техническую модель, основанную на Эталонной модели данных мультимодального транспорта.

Информация доступна по адресу: https://www2.unece.org/cefact/display/themepressdemo/Pipeline+Data+Carrier;

— Проект Сеть отслеживания (A Traceability Framework project) был начат в начале декабря 2016 г. (ключевая сфера Сельское хозяйство) (Agriculture Domain). Этот проект будет развивать высокий уровень разработки систем отслеживания регулируемых товаров в международной торговле: https://www2.unece.org/cefact/displav/themepressdemo/Traceabilitv+Framework.

После Форума СЕФАКТ ООН, который состоялся в Бангкоке, был запущен **ряд новых проектов**.

Так, группа "Транспорт и логистика" запустила проект "Трубопровод логистических данных в качестве подмножества Мультимодальной транспортной Модели справочных данных" (ММТСМД-MMTRDM). Этот проект направлен на получение качественных данных из источника таких данных, как это описано в ряде проектов ЕС, включая Cassandra и CORE.

Вслед за доменом по Справочной модели данных цепи поставок и в рамках подхода, ориентированного на процесс, домен Управление цепочками поставок начал просмотр большинства Межотраслевых наработок для того, чтобы гарантировать, что они подпадают под действие этой модели справочной информации и что все они развиваются гармонично. Этот проект дополнительно нуждается в поддержке еще двух глав делегаций.

В области разработки программы "Методология и технология" запущены три новых проекта. Всем трем проектам необходима поддержка глав делегаций:

— проект, направленный на поиск лучших способов представления геопространственных координат в библиотеке ключевых компонентов ООН;

— обновление "Заглавия стандартного бизнес-документа", который предназначен для выравнивания с Конвертом бизнес-документа OASIS, BDE;

— проект "Определение процедур и методологий для создания списка кодов, управления и технического обслуживания".

ПУБЛИЧНОЕ ОБОЗРЕНИЕ/ ОЖИДАНИЯ НА КОММЕНТАРИИ К ПРОЕКТАМ

Проект Эталонной модели данных цепи поставок (SCRDM) (The Supply Chain Reference Data Model (SCRDM) project) с 29.08.2016 г. в течение двух месяцев перешел в фазу публичного обозрения. Конечные результаты доступны на странице CUE (Страница совместных разработок (использования) СЕФАКТ ООН).

Проект по Механизму мониторинга упрощения процедур транспорта и торговли (TTFMM) завершил свою предложенную рекомендацию и руководство. Общественное обсуждение было открыто до 14.12.2016 г. Документы доступны на PCP.

В Домене Единого окна завершена окончательная версия "Технической записки терминологии Единого окна и других электронных платформ (Technical Note on Terminology for Single Window and Other Electronic Platforms)". Общественное обсуждение было открыто до 14.12.2016 г. Документы доступны на CCB.

Проект "Запрос на финансирование заказа на поставку" (ключевая сфера Финансы и оплата) находится в процессе публичного обсуждения до 26.04.2017 г. Последняя версия проекта для публичного обсуждения, а также шаблон для комментариев находятся по адресу: https://www2.unece.org/cefact/display/themepressdemo/Public+Review%3A+Purchase+Order+Financing+Request.

Проект публикации "Процедуры эталонной модели данных и связанные артефакты" (ключевая сфера Методология и технология) (The Procedures for Reference Data Model & Associated Artefacts Publication project (Methodology & Technology Domain)) до 29.03.2017 г. находился в процессе публичного обсуждения.

Во время Форума состоялись встречи участников всех ключевых сфер (доменов) СЕФАКТ ООН и проектных групп, а также следующие мероприятия:

— мини-конференция по Эталонной модели данных (27.03.2017 г.) "Предвидение и следование технологическим тенденциям обмена данными в электронных деловых операциях";

— мини-конференция по устойчивому сельскому хозяйству (28.03.2017 г.);

— мини-конференция по обеспечению юридически значимого доверительного электронного трансграничного взаимодействия (29.03.2017 г.);

— 3-я ежегодная конференция ЛОКОД ООН (29—31.03.2017 г.);

— мини-конференция по эволюции "единого окна" (31.03.2017 г.).

ПОСЛЕДНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ И СОБЫТИЯ В СЕФАКТ ООН

Была предоставлена информация о:

— пересмотренном проекте "Сообщение о перечислении средств";

— проекте "Заказ на финансирование";

— интеграции финансов торговли и финансов цепи поставок во вспомогательный исследовательский проект по упрощению процедур торговли;

— Эталонной модели данных цепи поставок (SCRDM);

— исследованиях в области государственных закупок на основе международных стандартов;

— проекте "Мультимодального транспорта" (MMT);

— проекте "Проверки массы брутто контейнеров" (VERMAS).

Также было сообщено, что проводятся согласованные работы над Компендиумом по упрощению процедур и электронным деловым операциям (Компендиум FAL) в тесном сотрудничестве с организацией-автором издания, Международной морской организацией (IMO), а также командой проекта "Модель данных Всемирной таможенной организации (ВТаО)" и техническим комитетом 8 (TC8) ISO.

Справка. *Практически все перечисленные проекты актуальны для Украины в свете той работы, которая проводится правительством в рамках упрощения ведения бизнеса и дерегуляции.*

Также был сделан обзор существующих мероприятий и работы в сфере аграрной продукции, где уделялось внимание ключевым вопросам в области сельского хозяйства, то есть устойчивости, безопасности пищевых продуктов, доступа к рынкам, отслеживания и прозрачности.

РАТИФИКАЦИЯ СОГЛАШЕНИЯ ВТО ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

22.02.2017 г. официально ратифицировано Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли (УСПТ):

https://www2.unece.org/cefact/display/themepressdemo/WTO+Trade+Facilitation+Agreement

Согласно стратегическому документу "Перспективные направления деятельности" целью СЕФАКТ ООН остается доведение стандартов и инструктивных материалов, которые помогут странам выполнять свои обязательства по УСПТ.

Уже существует много наработок и стандартов, таких как: Рекомендация № 1 (образец ООН), Рекомендация № 4 (Национальные органы по упрощению процедур торговли), Рекомендация № 18 (Меры по упрощению), Рекомендации №№ 33—36 (по различным аспектам "единого окна"), Рекомендация № 40 (Консультации и подходы), а также другие технические наработки и разработки для электронных деловых операций, таких как Библиотека ключевых компонентов, ЭДИФАКТ ООН, ЛОКОД ООН, СЕВДТ ООН, Перечни кодов, Спецификации требований деловых операций (Business Requirements Specifications — BRS) и отдельные стандарты для электронного бизнеса.

LIETUVOS GELEŽINKELIAI
SIEMENS
ER20 001
A
SIEMENS

Более половины инструментов регулирования доступа на рынок применяются неправильно

4.04.2017 г. в Киеве прошел круглый стол "Навстречу бизнесу: упрощение выхода на рынки". Это событие дало официальный старт кампании публичного диалога между властью и бизнесом, целью которого является совершенствование государственного регулирования и улучшение бизнес-климата в стране.

Министерство экономического развития и торговли и Государственная регуляторная служба инициировали публичные консультации как неотъемлемый элемент регуляторной реформы, чтобы правила для бизнеса были эффективны и понятны, а процесс их принятия — прозрачен и открыт. Независимый аналитический центр BRDO стал организатором публичных консультаций и разработчиком аналитических материалов в рамках инициативы EU4Business/FORBIZ. Участие в публичном обсуждении приняли более 100 предпринимателей и представителей бизнес-ассоциаций.

По данным Офиса эффективного регулирования (BRDO), треть инструментов регулирования доступа на рынки применяется ошибочно, а 379 разрешительных документов вообще не имеют определенного правового статуса. Это не только затрудняет взаимодействие предпринимателей и государства, но и создает многочисленные возможности для коррупционных злоупотреблений. Неэффективное регулирование стоит дорого: только ошибочное лицензирование обходится бизнесу в 900 млн грн. в год. Об этом идет речь в материале BRDO.

"Дерегуляция остается одним из приоритетов правительства. Только за последние 6 месяцев мы отменили почти 500 устаревших и незаконных актов. В перспективе должны на государственном уровне ввести систему эффективного регулирования", — отметил замминистра экономического развития и торговли Украины Михаил Титарчук, открывая публичную консультацию. "Выходя на рынок, малый и средний бизнес сталкивается с рядом ненужных барьеров, устаревших правил и лишних ограничений. У нас нет иллюзий, что это можно просто отменить. Мы подходим к проблеме регулирования системно. Публичные консультации в формате круглых столов и онлайн-консультации на новой платформе эффективного регулирования PRO позволят привлечь к выявлению проблем и разработке решений тех, кому это нужно в первую очередь — украинских предпринимателей", — заявил он.

"Низкое качество решений, принимаемых регуляторами, — это болевая точка для малого и среднего бизнеса. Год назад мы приняли обновленную Методику проведения анализа регуляторного влияния, которая требует от регуляторов не только подробно просчитывать последствия регулирования для бизнеса и госбюджета, но и советоваться с предпринимательским сообществом", — сообщила председатель ГРС Ксения Ляпина.

Поддержку регуляторной реформе выразил руководитель европейского проекта FORBIZ в Украине Маттиас Хальдер. По его убеждению, эффективные решения — это те, которые были выработаны совместно со всеми участниками рынка: "Европейский опыт свидетельствует, что публичный диалог между государством и всеми участниками процесса является неотъемлемой составляющей эффективной регуляторной реформы. Конструктивный обмен мнениями и целенаправленное привлечение бизнес-сообщества в процесс принятия решений — путь к созданию эффективных регуляторных изменений", — убежден он.

"Украинский бизнес сегодня стал заложником неэффективного регулирования", — сказал председатель BRDO Алексей Гончарук. "Эффективность измеряется по формуле: степень достижения цели, разделенная на количество затраченных ресурсов. Однако, по результатам нашего анализа, цель более 95% имеющихся регуляторных документов определить невозможно. Эффективное регулирование — это предпосылка для развития бизнеса, создания рабочих мест и экономического роста".

Эксперты сектора "Контроль и надзор" обнаружили 661 случай применения инструментов ограничения доступа к рынкам, а нормы, предусматривающие эти ограничения, содержат 943 регуляторных акта. При этом, именно регуляторное поле остается некачественным. Аналитики определили четыре ключевые проблемы регулирования доступа на рынок:

— пробелы в регулировании лицензирования: например, отсутствие лицензионных условий по 4 видам хозяйственной деятельности;

— пробелы в регулировании разрешительной системы: например, не разработаны и не утверждены 18 порядков выдачи документов разрешительного характера, что составляет 21% от количества ДРХ, предусмотренных Законом Украины "О перечне документов разрешительного характера в сфере хозяйственной деятельности";

— наличие незаконного регулирования: в частности, 6 видов хозяйственной деятельности лицензируются незаконно;

— правовая неопределенность: 379 документов в сфере разрешительной системы не имеют определенного правового статуса и 206 из них имеют признаки документов разрешительного характера, но не указаны в Законе Украины "О перечне документов разрешительного характера в сфере хозяйственной деятельности", то есть формально не относятся к разрешительной системе, но применяются разрешительными органами.

По мнению экспертов BRDO, процедуры применения инструментов регулирования доступа на рынок тоже неэффективны, а сами инструменты применяются неподходящим образом. Специалисты предложили разработать методику применения инструментов ограничения доступа к рынкам, которая будет предотвращать субъективизм и злоупотребления чиновников в процессе выбора соответствующего регуляторного инструмента.

Регулирование доступа на рынок с помощью лицензий, декларирования или разрешительных документов имеет целью избежать угрозы для жизни и здоровья людей, окружающей среды или национальной экономики.

ПУБЛИЧНЫЕ КОНСУЛЬТАЦИИ

Минэкономразвития и ГРС, а также другие министерства, с помощью независимого аналитического центра BRDO и при поддержке Европейского Союза, привлекают деловое и экспертное сообщество к обсуждению регуляторных проблем и путей их решения на 18-ти ключевых рынках. Консультации будут проходить в формате круглых столов в Киеве и регионах, а также в онлайн-формате на платформе эффективного регулирования PRO по адресу http://regulation.gov.ua. Эксперты BRDO определяют проблематику регулирования рынков в аналитических "зеленых книгах" и, по результатам публичных консультаций, подготовят "белые книги", которые лягут в основу конкретных нормативно-правовых актов. Таким образом, бизнес может приобщиться к формированию регуляторной политики на этапе ее разработки.

Справка. *BRDO (Офис эффективного регулирования) — независимый аналитический центр, который формирует нормотворческую повестку дня с целью установления благоприятных для развития бизнеса равных правил игры. BRDO объединяет более 60 украинских специалистов по рынкам, юристов и аналитиков, которые сотрудничают с МЭРТ, ГРС и другими министерствами и ведомствами в системной разработке регулирования приоритетных рынков.*

Проект FORBIZ работает в рамках европейской инициативы EU4Business в поддержку реформ в Украине и ее экономического восстановления, предлагая системные и разумные изменения для дружеской для бизнеса среды с особым фокусом на МСП. Проект способствует изменению государственной политики в сторону большего признания малого и среднего бизнеса и роли, которую он играет в экономическом возрождении. FORBIZ сосредоточится на снижении регуляторной нагрузки и уменьшении рисков для бизнеса.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ИЛЬИЧЕВСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ИЛЬИЧЕВСК

КОМПЛЕКС УСЛУГ

организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах

таможенное оформление грузов

экспедирование грузов в порту

АО «ПЛАСКЕ»

генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.

Таксист — это хобби или бизнес, вольный стрелок, художник или полный андеграунд?

Транспорт — достаточно технологичная и наукоемкая индустрия. При этом такси как бизнес и как лицензированный вид деятельности долгое время не испытывал на себе давления со стороны стартапов и новых технологий. Такси в Украине долгое время оставалось в тени более сильных и масштабных индустрий транспорта и достаточно продолжительное время находилось в условно законсервированном состоянии, при этом особо не меняясь и не развиваясь, напротив — постепенно вся индустрия такси уходила в тень, несмотря на достаточно доступные финансовые условия для осуществления перевозок в такси и достаточно демократические условия лицензирования и легального доступа к рынку такси. Несмотря на это, по утверждению экспертов, большинство такси в стране работают нелегально или полулегально.

Такая ситуация сохранялась достаточно долго, а именно до тех пор, пока рынком такси не заинтересовался Uber, а затем и Яндекс. С самого начала отметим, что оба сервиса не являются операторами и лицензированными транспортными компаниями, это всего лишь своего рода информационные службы, агрегаторы заявок, или как часто любят говорить таксисты — диспетчерская служба. Такая "служба" отличается сильной маркетинговой стратегией и продвинутыми технологическими решениями,

это собственно два ключевых условия, которые дают им существенные рыночные преимущества. При этом, не являясь собственно службой такси, а представляя собой лишь технологическую и маркетинговую составляющие, указанные компании сильно всколыхнули рынок таксоперевозок.

Следует отметить, что подобные технологические решения уже фактически использовались в такси другими украинскими службами такси, но определенный ажиотаж и элемент новизны сделали свое дело.

Uber работает во многих странах, но не в каждой стране выход на рынок был одинаково успешным и не всегда таким мягким, как в Украине. Изучив некоторые публикации, а также информацию, которая находится в открытом доступе, приходим к выводу, что в некоторых странах, например, в Венгрии, в Великобритании, на Тайване и в некоторых других, существуют определенные "трения", и основные моменты, которые постоянно обсуждаются, — это:

— уплата налогов, их размер и порядок;

— доступ к рынку такси компании, которая, собственно, не является оператором такси, которая не имеет ни лицензии, ни транспорта, ни персонала, но при этом замыкает на себя такие важнейшие составляющие бизнеса:

- прием заявки от пассажира;
- передача заявки на перевозку конкретному перевозчику (водителю);
- получение оплаты за перевозку.

Оба эти условия, доступ к рынку и полная уплата налогов поднимаются в свете равного доступа к рынку (1) и защиты легальных лицензированных служб такси (2), так как некоторые лицензированные перевозчики такси заявляют, что новичок без надлежащих на то оснований пользуется налоговыми преимуществами. В Великобритании, в частности, поднимается вопрос уплаты НДС. Правильный ответ на вопрос: платить или не платить НДС, зависит от того, как трактовать бизнес-модель. Если понимать так, что этот бизнес принадлежит множеству мелких и средних лицензированных перевозчиков, то НДС должен платить каждый из них, а с учетом того обстоятельства, что они получают относительно маленькие суммы выручки, то они не платят НДС. А если трактовать так, что бизнес-модель построена Uber таким образом, что вся выручка поступает непосредственно Uber, то велика вероятность того, что суд вынесет решение, которым признает, что необходимо платить НДС.

Другим очень важным условием, которое горячо обсуждается, является допуск к рынку. По общим правилам, чтобы получить доступ к рынку перевозок пассажиров такси, необходимо выполнить целый ряд условий, в т.ч. иметь лицензию, соответствующим образом оборудованные автомобили, водителей и персонал… Все это требует определенных инвестиций. Не нужно также забывать, что в некоторых странах существует порядок выдачи лицензии с привязкой к автомобилю, и оплата за лицензию привязывается не к лицензиату, как в Украине, а ежегодная оплата производится за каждое авто, которое работает как такси. И платежи за каждое авто достаточно существенны. Условия работы и размер лицензионных платежей за такси в Нью-Йорке, Лондоне или Париже нельзя сравнивать с условиями работы (допуском к рынку) и отсутствием платежей за каждую машину такси в Киеве.

Одни из основных проблем работы такси в Украине, которые не решаются годами, — это отсутствие действенного механизма контроля за работой такси, невозможность отличить легального перевозчика от нелегального, отсутствие визуальных отличий машин такси и т.д.

Все это вместе приводит к тому, что мы не защищаем легального перевозчика. Как мы его можем защитить, если мы его даже не можем распознать? Такси в Лондоне узнать очень просто — это знаменитые на весь мир кэбы. Такси в Нью-Йорке — это так называемые желтые или зеленые такси. Это сделано для того, чтобы:

1) визуально легко отличить такси;
2) проконтролировать легальное такси (техосмотр, счетчик, терминал, и т.д.);
3) контролировать уплату налогов такси;
4) защитить рынок такси от нелегалов.

В некоторых городах муниципалитеты устанавливают квоты, ограничивая количественно численность такси в городе. И, даже имея технические и финансовые возможности, зайти на рынок такси невозможно, поэтому существует практика продажи лицензий на такси их правообладателями. Кроме того, во многих странах на уровне государства или на уровне муниципалитетов установлены достаточно суровые штрафы за подвоз пассажира. Это очень сильный стимул работать легально. Кроме того, мы не затронули такой важный аспект деятельности такси, как надежность и безопасность. Ведь к такси предъявляются особые требования в части технической исправности, прохождения техосмотра.

Как видим, хорошее регулирование работы такси выгодно всем. Нет необходимости выдумывать велосипед, все уже давно придумано. И профессиональные менеджеры, и управленцы знают все эти решения, в т.ч. те, которые используются в других странах. Просто нужно взять и сделать. А то обстоятельство, что к нам на рынок пришли технологичные компании, может быть использовано на пользу рынку, следует только принять грамотные и продуманные решения.

РАТУШНЯК Владимир,
юрист-международник ЮК "Альянс Ратушняк и Партнеры"

Развитие авиарынка Украины требует системного подхода

В 2016 г. правительство Украины приняло Государственную целевую программу развития аэропортов Украины на период до 2023 г. (Программа-2023). Данным документом предусматривается создание и развитие единой государственной сети аэродромов в результате их объединения и передачи аэродромов государственной и коммунальной формы собственности в сферу управления Мининфраструктуры с последующим закреплением аэродромов и аэродромных объектов на праве хозяйственного ведения за государственным предприятием, определенным министерством. Предусмотрено сохранение в государственной собственности аэродромов международных аэропортов "Борисполь" и "Львов"; возвращение в госсобственность аэродромов международных аэропортов "Днепропетровск", "Киев" (Жуляны), "Харьков", "Одесса", "Донецк", "Симферополь". По замыслу правительства, данная программа будет способствовать привлечению финансирования в инфраструктуру аэропортов, стимулировать рост авиаперевозок, а также иметь положительный экономический эффект для развития всех регионов Украины.

Кроме того, Мининфраструктуры в ноябре 2016 г. презентовало проект Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 г. (Стратегия-2030). В настоящее время профильное министерство начало консультации с общественностью по данному проекту, который размещен на официальном сайте Мининфраструктуры. Одной из целей проекта является повышение инвестиционной привлекательности всей транспортной отрасли.

В интервью "Транспорту" председатель комитета стратегического развития и международных отношений Ассоциации "Аэропорты Украины" ГА (ААУГА) Евгений Трескунов высказал свое мнение в отношении указанных документов и ожидаемой роли государства в развитии авиарынка Украины.

— Программа-2023 предусматривает создание предприятия-балансодержателя аэродромов. Что Вы об этом думаете?

— С одной стороны, объединение аэропортов было бы более логичным — в современном авиационном мире нет прецедентов выделения и последующего объединения одних только "аэродромов" (что бы там не утверждали защитники Программы-2023)… С другой стороны, в проекте Плана правительства на среднесрочную перспективу речь шла об объединении аэропортов. Но как это реализовать в юридическом и финансовом контексте? Тогда… нужно сразу отменить правительственную программу по развитию аэропортов, принятую в 2016 г... Кроме того, готово ли само правительство забрать назад у местных властей их аэропорты или выделенные из них аэродромы?

В свое время, 16—17 лет назад, у государства не было денег даже на поддержание сертификационной пригодности убыточных и практически бездеятельных аэропортов. Соответственно местным властям было предложено: либо вы забираете эти аэропорты как целостные имущественные комплексы (ЦИК) в свою собственность и будете их субсидировать в интересах своих регионов, либо аэропорты потеряют свои сертификаты и ваши регионы останутся без них. И большинство региональных аэропортов выжило именно потому, что были переданы в коммунальную собственность. При этом, за 2000—2015 гг. местные власти успели потратить на свои аэропорты от 10 до 20 млн грн., чтобы сохранить их как стратегические транспортные объекты…

В 2016—2017 гг. многие собственники аэропортов (городские и областные) воспользовались преимуществами общегосударственной стратегии децентрализации и получили возможность не только "латать дыры" в техническом состоянии аэропортов или банально сохранять их сертификационную пригодность, но впервые смогли инвестировать в закупку техники, ремонты или реконструкции зданий аэровокзалов, перронов и взлетно-посадочных полос. Примерами тому могут быть аэропорты Винницы, Кривого Рога, Ривного, Черновцов, Херсона и т.д. Более того, это позволило запустить возрождение или создание новых отечественных производителей наземной техники с расширением номенклатуры продукции, ростом продаж и созданием дополнительных рабочих мест. И тут возникает вопрос: кто на уровне центральных органов власти заметил и оценил эту тенденцию? И если Мининфраструктуры будет настаивать на выделении и передаче им аэродромов, кто компенсирует все инвестиции территориальных общин за 17 лет? Кроме того, где гарантии, что после передачи какого-то небольшого аэропорта, или выделенного из него аэродрома, назад государству, оно не скажет: "Этот аэропорт Украине больше не актуален, и, например, достаточно 100% государственного аэропорта "Борисполь". Т.е. появился риск для сегодняшнего владельца — он уже начал понимать, что этот аэропорт ему дает, начал в него вкладывать и тут вдруг его аэропорт (или аэродром) могут забрать, чтобы… закрыть, либо, ввиду частых политических перемен, превратить его в нефункционирующий "долгострой"… Ну или, как минимум, найти способ сохранить аэропорт, но наложить на него дополнительные сборы в пользу "управляющей структуры". Также согласно открытой дискуссии с марта 2016 г., есть еще риск, что доходы малых аэропортов от наземного обслуживания (хендлинга) заберут в пользу более сильных частных хендлеров… Это тоже вполне может произойти, если Госавиаслужба в новой редакции проекта своих правил о "Доступе на рынок услуг по наземному обслуживанию в аэропортах" не учтет уже данные им замечания ААУГА и Минюста относительно необходимости принятия в Украине (инкорпорации в законодательство) соответствующей Директивы ЕС № 96/67 от 15.10.1996 г., вместо изобретения спорных украинских правил без учета двадцатилетнего опыта и законодательства Европейского Союза.

В настоящее время Украина нуждается в государственной стратегии развития авиации… И по большому счету, нет и эффективной долгосрочной общетранспортной стратегии.

— В ноябре 2016 г. Мининфраструктуры провело презентацию Концепции Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 г., и в настоящее время эта стратегия вынесена на обсуждение.

— Да, я был на этой презентации. Не берусь судить о других отраслях транспорта, но относительно авиации в ней все выглядит очень "нестратегично" и "несистемно"… Сегодня нужно иметь четкое видение развития авиационной отрасли в целом, и при этом

однозначно определить цели и задачи государства в вопросах развития авиаперевозок, развития аэропортовой инфраструктуры, в вопросах приведения авиационного законодательства Украины в соответствие с европейским. На данный момент всего этого в ноябрьской презентации Стратегии-2030 не прозвучало. То, что сделали единственную государственную программу из всей авиации хотя бы по аэропортам — безусловно, большой прогресс. Однако, ее наполнение, ее идеология — это большой риск, потому что Программа-2023 основана на данных, актуальных до 2012 г., она не учитывает военно-политических событий в нашей стране и нереализуема уже изначально как по сути, так и по источникам финансирования.

В Европе, например, в марте 2011 г. принята Транспортная стратегия до 2050 г. как дорожная карта по обеспечению координированного развития и конкурентоспособности единой транспортной системы ЕС (White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system). В продолжение этого в декабре 2011 г. Европейская комиссия выпускает свое видение по развитию аэропортов до 2030 г. (Europe's Airports 2030: Challenges Ahead).

В декабре 2015 г. с учетом глобальных политико-экономических изменений Еврокомиссия принимает рабочий документ — Стратегию по авиации (An Aviation Strategy for Europe) для обеспечения единого понимания с Европарламентом, Советом Европы, Европейским социально-экономическим комитетом EESC и Комитетом регионов CoR. Данная стратегия охватывает такие основные аспекты, как: история успеха авиации ЕС, основанная на либерализации авиасообщений внутри ЕС и с третьими странами; обеспечение конкурентоспособности авиаотрасли ЕС в части всех компонентов (авиаперевозки, аэропорты, управление воздушным движением); создание условий для расширения сети авиамаршрутов, роста авиаперевозок и увеличения количества рабочих мест; принятие и обеспечение высоких стандартов, в т.ч. в части всех видов безопасности (полетов, экологической и авиабезопасности (защита от терроризма, включая киберриски)); обеспечение высших стандартов в сфере регулирования и модернизации авиационной инфраструктуры; обеспечение научно-исследовательского (до 2050 г.), инновационного и инвестиционного сопровождения развития авиации ЕС.

Несмотря на различия в форматах и статусе, а также времени издания, все эти общетранспортные и авиационные стратегические документы ЕС четко коррелируются между собой. Например, даже в Транспортной стратегии до 2050 г. не только есть разделы по аэропортам, но и приоритеты по мультимодальности и координированному развитию всех видов транспорта как единой европейской транспортной системы. У нас же каждая подотрасль развивается сама по себе, а общетранспортная стратегия — сама по себе. Нет комплексного системного подхода к развитию транспортной отрасли Украины в целом… А в случае предложения приоритетов по отдельной подотрасли, например авиации, они почему-то не систематизированы по сферам применения, как вышеперечисленные разделы авиастратегии ЕС.

Как один из соавторов единственной принятой правительством еще в июле 2001 г. комплексной Государственной программы развития авиационного транспорта Украины на период 2001—2010 гг., убежден, что нам надо учитывать европейский опыт системного планирования транспортной отрасли с четкой координацией всех подотраслей и определением отраслевых приоритетов во всех сферах деятельности независимо от доли участия в них частного капитала…

Например, мы хотим развивать Украину как транзитное государство. Для этого необходима общенациональная стратегия, учитывающая все аспекты транзита, начиная с нефти и газа и заканчивая транспортом, в т.ч. крупные проекты с вовлечением нескольких видов транспорта, как "Шелковый путь" и т.д. Также в стратегии логично учесть авиацию. Одновременно нужно проанализировать, кто в Украине занимается развитием авиатранзита. А это, де-факто — 100% государственный "Борисполь" и 100% частная авиакомпания "МАУ". С позиции госрегулирования это может быть один из приоритетов государственно-частного партнерства в транспортной отрасли. С профильной авиационной позиции, такое партнерство

надо рассматривать как конкурентоспособную на международном рынке пару: "сетевой перевозчик и его базовый узловой аэропорт"...

Если бы у нас все-таки была комплексная государственная стратегия и на ее основании транспортная стратегия, как это принято, например, в Казахстане, Норвегии и Турции, то профильное ведомство, определяя общую стратегию по транспорту, учитывало бы ключевых игроков рынка в интересах экономики и безопасности государства, а не в зависимости от доли государственной собственности… Соответственно в долгосрочном плане по авиации, в первую очередь, рассматривались бы аспекты развития всего рынка авиаперевозок: кто и куда будет летать, каковы цели государства в данной отрасли, каковы приоритеты в развитии прямых авиасообщений с конкретными странами или регионами, позиция Украины по развитию транзитного пассажирского и грузового авиасообщения и, соответственно, взаимосвязь с наземными и водными видами транспорта (для морских регионов), приоритеты и инструменты стимулирования развития внутреннего рынка авиаперевозок и т.д. Кроме того, в европейской практике государственного планирования темы туризма и авиации находятся в синергии — развитие туризма стимулирует развитие авиасообщения и наоборот — все взаимосвязано. В Европарламенте даже комитет TRAN отвечает и за транспорт, и за туризм. У нас же в контексте стимулов развития туризм — сам по себе, а авиация — сама по себе… А по данным Всемирной организации туризма (UNWTO), среди глобального туристического потока авиатуристы составляют более 50%. В Европе именно они обеспечили спрос и стимулировали бурный рост сектора "бюджетных" или "лоукост" перевозок.

В данном плане показателен пример Грузии, которая, определив свои сильные стороны, несмотря на проблему территоральной целостности, начала продвигать себя как туристически-привлекательную страну, занялась привлечением инвесторов в туристическую и авиационную инфраструктуры. И на сегодняшний день, несмотря на небольшой размер страны, Грузия обслуживает множество рейсов (одна лишь украинская "МАУ" летает в три грузинских аэропорта)! И чтобы там не говорили, но Грузии удалось создать практически круглогодичный спрос на въездной авиатуризм — зимой лыжные курорты Гудаури, летом — морские курорты Батуми, круглый год — историко-культурные туристические программы в Тбилиси и т.п.

В Украине же, в контексте отсутствия четкой государственной транспортной и тем более авиационной стратегии развития, аэропортам очень сложно планировать свое развитие. Так, они должны планировать свою инфраструктуру и услуги под тот авиарынок, который запланировало развивать государство. В итоге вместо прозрачных правил и приоритетов развития авиарынка, чаще слышны сиюминутные проекты или идеи. В итоге понимание транспортной стратегии или хотя бы приоритетов формируется на основании публичных заявлений наших профильных министров, при этом не всегда они обеспечены предварительным профессиональным анализом рынка и правовым полем. Все это в целом создает нашей стране имидж страны с непредсказуемым инвестиционным климатом и осложняет привлечение как коммерческих кредитов, так и профильных инвесторов.

— А как конкретно отсутствие государственной стратегии сказывается на инвестиционной привлекательности Украины?

— Этому масса примеров. В частности, показателен пример с предыдущим министром инфраструктуры г-ном Пивоварским. В ходе его рабочей поездки на Волынь власти Луцка затронули тему восстановления работы местного аэропорта. При этом министр сразу же сделал заявление прессе, что начинает работу с Минобороны в направлении возобновления работы данного аэропорта.

А теперь давайте посмотрим на ситуацию шире. Аэропорт "Луцк", не имеющий сертификата и де-факто не являющийся аэропортом уже более 15 лет, находится всего в 60 км от действующего международного коммунального аэропорта в г. Ривне. При этом нужно отметить, что в советские времена некоторые аэропорты строились по принципу: "Почему я, руководитель региона, должен летать в столицу из соседней области?". Но сегодня логика уже совсем другая. И министр не должен делать подобные заявления, не учитывая общую авиационную стратегию (которая должна быть априори), а также, не учитывая понятие зоны обслуживания аэропортов, которая имеет радиус не менее 100 км. И вот если бы в данной ситуации муниципальный собственник аэропорта "Ривне" вел на тот момент переговоры с потенциальным инвестором, или принял свою стратегию с учетом отсутствия аэропорта в Луцке, то из-за одной такой фразы профильного министра инвестор либо пропал бы на время, либо прекратил бы переговоры навсегда.

Похожие вещи нередко происходили в прошлом и с аэропортом "Борисполь", когда велись переговоры с иностранными инвесторами или кредиторами. Например, у "Борисполя" в мастер-плане в т.ч. присутствовали вопросы развития грузовых перевозок как потенциального источника доходов. И вдруг оказывалось, что в Узине (Белоцерковский р-н Киевской обл., военный аэродром — **ред.**) планируется построить грузовой хаб, причем с привлечением каких-то "мегаинвесторов" из Китая, США или другой финансово-сильной державы. Тогда у кредитора возникают логические опасения: "Не факт, что у "Борисполя" будут заявленные доходы, потому что кто-то из чиновников объявил, что будет строить в Узине международный грузовой хаб". А в логике системных западных аналитиков "грузовой хаб" — это не такой транспортный

объект, которых может быть два на одну Киевскую область… Более того, в Европе стратегическое планирование и целевые программы построены на семилетних принципах. Сейчас, например, идет период европейского планирования на 2014—2020 гг. И ряд стратегий и программ, как отраслевых, так и региональных, построены на этот период. Уже на основании этих программ и определяются приоритетные проекты на каждый год и на них выделяется финансирование. Если проекты имеют существенное влияние на экологию, экономику и т.д., то еще и проводится их публичное слушание. Как, например, на тему строительства третьей взлетно-посадочной полосы в лондонском аэропорту "Хитроу".

Поэтому "просто так" ни один министр в ЕС не сможет пообещать построить новый аэропорт или задекларировать встречу с инвесторами под крупный проект, предварительно не сверив его с имеющимися стратегиями и приоритетами.

В связи с этим еще один пример, как отсутствие стратегии влияет на инвестиционный климат. Даже при принятой в феврале 2016 г. Программе-2023, охватывающей вопросы развития 17(!) аэропортов по всей территории страны с привлечением различных инструментов финансирования, нам уже в январе 2017 г. показывают в новостях, как уважаемые зарубежные бизнесмены предлагают нашему правительству инвестировать в военный аэродром Умани $140 млн. Это около 3,7 млрд грн. в эквиваленте. При этом, уманского аэродрома нет среди принятых правительством 17 приоритетных аэропортов, на аэродромную инфраструктуру которых целевой программой заложены практически те же 3,7 млрд грн… Получается, что независимо от официальной целевой стратегии по аэропортам и того факта, что прошло менее года, и это вообще была первая встреча с потенциальными инвесторами, и неизвестно будет ли ее фактическое продолжение, СМИ уже растиражировали данную информацию как одобренный правительством проект... А за такие же средства правительство планирует, как минимум, модернизировать 17 аэродромов страны. При желании, за них можно построить и еще один "Борисполь", только зачем?...

При наличии же отраслевой стратегии для всей авиационной отрасли, подобное не может и не должно происходить в принципе. Государство должно понимать, что инвесторов логично привлекать на реализацию уже принятых им приоритетов, а не создавать конкуренцию своим же государственным инвестициям! В подобной ситуации логично сначала провести анализ финансовой состоятельности инвестора, перспективности его проекта для страны или региона, включая отсутствие противоречий с принципами государственной стратегии и т.д. И только когда будут выяснены все указанные вопросы, начнется обсуждение реальных проектов, по которым и будет развернута PR-кампания. Если государство само себе противоречит, то как мы создадим инвестиционный климат для развития авиационной инфраструктуры страны?

— Имеются ли примеры непредсказуемости украинского законодательства и его негативного влияния?

— Безусловно. В частности, пример проекта Правил "Доступа на рынок услуг по наземному обслуживанию в аэропортах", разработанных Госавиаслужбой, которые первый раз были публично обсуждены в Антимонопольном комитете 3 марта 2016 г., а в феврале 2017 г. поданы на регистрацию в Минюст. Этот документ может ударить по инвесторам, как уже присутствующим в аэропортах Украины, так и будущим.

Во-первых, в соответствии с Правилами, аэропорт уже не сможет отказать какой-либо хендлинговой компании при наличии у нее желания работать в аэропорту, независимо от того, достаточно ли в этом аэропорту пассажиро- или грузопотока, чтобы делить его между несколькими поставщиками услуг. Во-вторых, Правилами не предусмотрен переходный период для реализации их положений (в отличие от Директивы ЕС 96/67, на которую ссылаются в Госавиаслужбе).

В настоящее время у нас есть ряд аэропортов с государственно-частным партнерством: "Киев" (Жуляны), "Харьков" и "Одесса", где частные инвесторы привлекли существенный капитал в развитие терминальной и другой инфраструктуры. И когда инвестор входил в подобный проект, то, возможно, он брал кредиты, обосновывал под них какой-то план получения доходов, и, безусловно, туда закладывались доходы от услуг по наземному обслуживанию. Правила же Госавиаслужбы не предусматривают каких-либо этапов либерализации: не важно, сколько ты вложил денег, как ты считал свой бизнес-план, твой ли это терминал — если кто-то завтра захочет туда зайти и начать оказывать хендлинговые услуги, ему нельзя будет отказать. Никаких ограничений для защиты такого инвестора Правила не предусматривают. Если хотим создать конкуренцию на этом конкретном рынке услуг, то логично создавать ее между теми, кто готов вкладывать в него деньги и имеет опыт таких услуг и осуществления инвестиций. Например, в Европе уже есть хендлинговые компании с инвестициями в аэропорты различных стран мира, а в Украине число хендлеров можно посчитать на одной руке, а тех, кто реально закупает современную технику, вообще 1—2...

При этом то, что небольшой украинский аэропорт не может отказать хендлеру, противоречит международной практике, согласно которой при заходе хендлера в аэропорт между ними оговариваются не только стоимость аренды инфраструктуры, но и размер коммерческой (концессионной) составляющей. И это касается не только хендлинговых компаний, но и операторов duty free — всех внешних участников услуг в аэропорту. У самого же аэропорта имеется возможность влиять на эти вопросы. В Европе хендлер, кото-

рый хочет зайти в аэропорт, — это, прежде всего, инвестор с капиталом, который в состоянии закупить современную технику и оборудование, а затем взять на себя целый блок услуг наземного обслуживания, а не "фирма-бабочка", выбирающая самую низкозатратную услугу и банально отбирающая доход у тех, кто вложил инвестиции в инфраструктуру и рынок. Аэропортовый бизнес вообще построен не так, как обычная экономика.

— А конкурсом для хендлера не оговариваются определенные коммерческие составляющие?

— Кстати, о конкурсе. Конкурс по европейской директиве предусмотрен только для аэропортов с объемом пассажиропотока более 2 млн чел. в год. Поскольку именно для таких аэропортов установлены требования о наличии не менее двух независимых(!) хендлинговых агентов. А под независимым ЕС понимает хендлера, не связанного ни с аэропортом, ни с авиакомпанией. И если в аэропорту желают работать более двух таких хендлеров, то, соответственно, нужно проводить конкурс. Те хендлеры, которые на этот момент уже работают на этом рынке, могут и далее оказывать услуги, но главная идея — обеспечить наличие не менее двух именно независимых хендлеров.

Более того, в практике ЕС рассматривается не общее количество хендлеров, работающих в аэропорту, а конкретная услуга и кто из хендлеров ее оказывает. Так, на пассажирский хендлинг, требующий наименьших капиталовложений, может быть и 10 желающих при уже работающих 5 хендлерах. А для обслуживания на перроне, где требуется закупка серьезной техники и дорогостоящего оборудования (например, для антиобледенительной обработки воздушного судна), может быть всего один или два желающих.

— Каковы же риски принятия новых Правил, разработанных Госавиаслужбой?

— Я считаю, что новые Правила Госавиаслужбы не учитывают того, что у нас уже давно аэропорты не принадлежат государству и ни структура рынка наземного обслуживания, ни регуляторный эффект их Правил на всех участников рынка не были проанализированы. А в Украине только 2 из 19 сертифицированных аэропортов государственные, а большинство (11) — это малые коммунальные аэропорты, еще 5 — аэропорты с разной формой государственно-частного партнерства (на базе коммунальных) и 1 — это вообще частный аэропорт. При этом 16 из 19 — это аэропорты с объемами менее 1 млн пасс. в год. Т.е. в этих аэропортах, по мнению Евросоюза, еще нет рынка для деления между несколькими поставщиками, а вопрос стоит о выходе их на уровень безубыточности. В таких условиях неуправляемая и практически необоснованная полная либерализация рынка наземного обслуживания в аэропортах будет скорее на пользу структурам, уже имеющим влияние на рынок, и/или рассчитывающим на получение краткосрочной выгоды… Например, для единичных хендлеров, которые вдруг захотели войти в малый региональный аэропорт под свою конкретную авиакомпанию. В этом случае, если сама авиакомпания уйдет из такого аэропорта, то уйдет и ее хендлер. Тогда, если аэропорт не вкладывал в свою технику и хендлинговые услуги, то он останется без такого обслуживания и возникнет проблема в привлечении других авиакомпаний и вообще функционирования аэропорта как такового. В этом и есть риск такой огульной либерализации рынка — у малых аэропортов доходы отберем, а конкуренцию не создадим, так как объемов для нее еще нет…

Когда аэропорт сам обеспечивает все виды такой деятельности, то ему есть о чем договариваться с авиакомпанией — о предоставлении скидок, поиске компромиссных пакетных решений и т.д. Но если у аэропорта отнимают часть деятельности, он теряет эти аргументы, а значит и теряет гибкость в переговорах. В то же время в странах Восточной Европы (в т.ч. в Польше) небольшие аэропорты стали привлекательны для авиакомпаний потому, что никто не заставлял их дробить малые объемы на несколько поставщиков. А консолидировав в своих руках основные виды деятельности, эти аэропорты имели комплекс аргументов для диалога с авиакомпаниями (и необязательно лоукостами)...

— Это все риски, заложенные в проект Правил, подготовленный Госавиаслужбой?

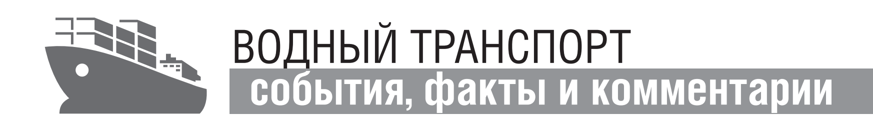
— Нет, наша Ассоциация "Аэропорты Украины" ГА (ААУГА), проконсультировавшись с авторами Директивы ЕС 96/67 "О доступе на рынок наземного обслуживания в аэропортах…", обратила внимание Госавиаслужбы, КМУ и Минюста на ряд критических моментов в проекте украинских Правил. Так, с точки зрения Правил Госавиаслужбы маленькие и крупные аэропорты должны регулироваться на равных. Т.е. регуляторные правила одинаковы как для аэропорта "Полтава", который даже не имеет статуса международного и объемы перевозки пассажиров которого стремятся к нулю, так и для "Борисполя" — международного хаба, пассажиропоток которого превышает 8 млн пассажиров в год. Согласно же Директиве ЕС 96/67, при разных объемах пассажиро- и грузопотока аэропортов предусмотрены разные уровни либерализации. По данным Международного совета аэропортов Европы ACI Europe, 77% маленьких аэропортов, т.е. с пассажиропотоком до 1 млн пасс. в год — убыточные, и законодательство ЕС это учитывает.

Но Госавиаслужба этот системный и продуманный подход европейцев на встречах озвучивала как "барьеры для выхода на рынок". В итоге замечания ААУГА не были учтены… Но ведь у авторов Директивы была определенная логика, почему они это сделали, — был проведен тщательный анализ (в т.ч. как новое регуляторное поле повлияет на всех субъектов этого рынка). А в Украине анализ никто не сделал. Большинство дискуссий на тему хендлинга как раз и возникают по поводу того, что мы не пользуемся европейской логикой: разные уровни либерализации соответствуют определенным объемам перевозок — при пассажиропотоке в аэропорту более 1 млн авиакомпаниям разрешено самообслуживаться, более 2 млн — аэропорт должен иметь не менее 2 независимых хендлеров. Причем, повторюсь, независимых как от авиакомпаний, так и от аэропорта. Директива ЕС это четко прописывает….

Необходимо сначала определить национальную стратегию и по ней обеспечить рост авиарынка, а равно и пассажиропотоков в аэропортах. И уже по достижении определенных объемов перевозок можно будет либерализовать рынок наземного обслуживания. Наш Антимонопольный комитет и Госавиаслужба на совещаниях высказывали опасения, что если применить критерии ЕС, то у нас будет чуть ли один "Борисполь" под них подпадать. Но это тоже некорректно, так как уже два аэропорта вышли за пределы 1 млн пассажиров — "Одесса" и "Киев" (Жуляны). Если тенденции роста сохранятся (а предпосылки к этому есть), то к ним уже в 2017 г. может присоединиться "Львов", а в 2018 г. — "Харьков" и "Запорожье". Европа издала правила в 1996 г. и с тех пор не поменяла критерии либерализации рынка по уровням пассажиропотоков. А мы все хотим "здесь и сейчас". По требованиям Директивы ЕС 96/67 Еврокомиссия должна осуществлять мониторинг и публиковать списки аэропортов стран ЕС, которые подпадают под критерии либерализации, и которые — нет. Например, в такой публикации Еврокомиссии от 20.11.2013 г. (2013/С 339/04) есть несколько стран, где вообще ноль аэропортов подлежат либерализации наземного обслуживания, а есть такие, где указан всего один аэропорт. В этой публикации явно видно, что в большинстве стран ЕС аэропортов, не подлежащих либерализации хендлинга, существенно больше, включая Польшу, Румынию и другие страны Восточной Европы. При этом аэропорты с объемами ниже 10 тыс. пасс. в год там вообще не упоминаются. И никого из 28 национальных авиационных властей и антимонопольных комитетов стран ЕС это не смущает… К счастью, Минюст учел Директиву ЕС 96/67 и обязательства Украины по ее "внедрению" в наше правовое поле, включая соответствующие замечания ААУГА, после чего проект Правил был возвращен на доработку Госавиаслужбе. Эксперты ААУГА разработали свой проект нормативно-правового акта на основе Директивы ЕС 96/67, который сейчас сверяем с заключением Минюста для Госавиаслужбы и будем инициировать его рассмотрение.

По результатам общения с руководителями аэропортов независимо от их форм собственности, сегодня нужно срочно пересматривать и осовременивать систему регулирования аэропортовых сборов (см. "Транспорт" от 29.03.2017 г. — ***ред.***). И это мы считаем действительно более критичным для повышения привлекательности наших аэропортов перед авиакомпаниями, чем искусственная либерализация хендлинга "малых объемов"… Например, уже несколько лет ряд аэропортов просили отменить архаичный сбор "за сверхнормативную стоянку", поскольку многие из них рады обеспечить продолжительную стоянку или даже базирование воздушных судов, если это дает возможность привлечь больше рейсов и зарабатывать на них. Не вдаваясь в детали, можно сказать, что и на эту тему есть Директива ЕС 2009/12 об аэропортовых сборах. И она, в частности, предполагает, что сборы в аэропортах с объемами ниже 5 млн пасс. в год не регулируются государством. В условиях Украины это наиболее рациональный подход, так как большинство аэропортов коммунальные, а 63% из них не имеют даже 0,1 млн пасс. в год. Следовательно, только территориальные общины тратят на них свои средства, и именно им нужны данные аэропорты. Государство же не тратит ни копейки на эти аэропорты, поэтому нелогично, чтобы несколько министерств в Киеве согласовывали аэропортовые сборы для малых аэропортов, где они может никогда и не были… При этом, такое согласование, как показывает опыт последних лет, может длиться больше года… Вот мы в ААУГА и говорим, что нужна комплексная стратегия по авиации, охватывающая как приведение национального регулирования отрасли к европейским стандартам, так и стимулирование роста авиарынка, которого тогда хватит на всех участников на земле и в небе!

Беседовала КОРНИЛОВА Татьяна



Украина приступает к развитию портовой инфраструктуры

4.04.2017 г. Администрация морских портов Украины (АМПУ) совместно с Американской торговой палатой в Украине (АСС) провела "День развития портовой инфраструктуры", где представила потенциальным инвесторам — иностранным и украинским инженерно-строительным компаниям — проекты по созданию и реконструкции объектов причальной инфраструктуры в морских портах. Рынок уже неоднократно высказывался о том, что на счетах АМПУ сосредоточены огромные средства, которые не расходуются по назначению. Так, по результатам деятельности АМПУ в 2016 г. было освоено всего 25% (650 млн грн.) капитальных инвестиций от планового объема (2,5 млрд грн.). В т.г. в АМПУ ситуацию намерены исправить.

Целью "Дня развития портовой инфраструктуры" стала презентация отраслевому сообществу, в частности компаниям-членам АСС, ключевых проектов по строительству и реконструкции причальных сооружений в морских портах Украины. В мероприятии приняли участие украинские проектные и строительные компании, а также мировые лидеры отрасли — Sumitomo Corporation (Япония), China Harbour Engineering Company (Китай), AECOM (США) и др. компании, ранее не участвовавшие в тендерных торгах АМПУ.

В приветственном слове к участникам "Дня развития портовой инфраструктуры" руководитель АМПУ Райвис Вецкаганс отметил, что привлечение новых подрядчиков обеспечит оптимальное предложение как по качеству реализации, так и по цене работ, максимально откроет рынок и даст импульс развитию бизнеса, работающего в портах. "Наиболее качественную и оптимальную по цене работу подрядчика в портовой инфраструктуре мы получим, только значительно расширив конкуренцию на тендерах АМПУ и открыв этот рынок компаниям с мировым именем. Для этого мы уже максимально упрощаем проектную документацию в соответствии с международными стандартами FIDIC. Это обеспечит трехсторонний анализ проекта, максимальную прозрачность процесса и непременный гриф "качество", — убежден Р. Вецкаганс.

В свою очередь, президент АСС в Украине Андрей Гундер, подчеркнул: "Публичная презентация планов по развитию портовой инфраструктуры способствует обеспечению прозрачности процедур проведения тендеров, и именно это является залогом успешного функционирования портовой отрасли. В то же время, и бизнес, и АМПУ заинтересованы не только в информировании о текущих и предстоящих проектах в портах, но и, в первую очередь, в выполнении работ, особенно в части анонсированных капитальных инвестиций в объеме около 3,5 млрд грн. на строительство и реконструкцию причалов, проектов по дноуглублению. Осуществление заявленных проектов, в т.ч. начало новых, утвержденных правительством, должно быть отображено в финансовом плане предприятия, что позволит реализовать заявленные инвестиции".

Замминистра регионального развития, строительства и ЖКХ Лев Парцхаладзе подчеркнул важность строительства портовой инфраструктуры в соответствии с современными технологиями и разработками: "Как и реконструкция, так и новое строительство портов должно осуществляться только с использованием современных технологий, поэтому одна из главных задач Минрегиона — приведение в соответствие с международно-признанными принципами нормирования государственных строительных норм и требований, которые учитывают новейшие научные разработки. У нашей страны большой потенциал в реализации подобных проектов",— отметил он.

Перечень объектов, принципы строительства и ценовые параметры озвучил руководитель предприятия Р. Вецкаганс. Проводя презентацию планов АМПУ по модернизации портовой инфраструктуры, руководитель ведомства отметил, что изношенность портовой инфраструктуры — один из ключевых факторов, сдерживающих увеличение грузопотока через украинские порты. В настоящее время на балансе администрации содержатся 263 причала общей протяженностью 40 км. Из них 16 причалов полностью выведены из эксплуатации, 31 эксплуатируется с ограничениями, а 48 нуждаются в капитальном ремонте.

Для преодоления ситуации, АМПУ, используя принцип приоритетности, разработала ряд инвестиционных проектов. Как было отмечено в ходе презентации, основным критерием при определении приоритетности проектов стала максимальная их привлекательность по соотношению "цена/качество". В частности, в планах АМПУ на 2017—2018 гг. реализация 12 инвестиционных проектов в 4 крупнейших портах Украины — Одесском, Черноморском, Мариупольском и "Южном" (по 2 проекта — в Одесском и Мариупольском портах, и по 4 — в Черноморском и "Южном").

МТП "ЧЕРНОМОРСК"

Запланирована реконструкция гидротехнической части 4 причалов: №№ 1—2 и 7—8 с доведением причальных глубин до 15 м (в настоящее время — 9,75—11,5 м). Проекты рассчитаны на 2 года — 2017—2019 гг.

В 2017 г. начнется строительство на причалах №№ 1 и 7—8, в отношении причала № 2 запланированы разработка и утверждение стадии "Проект".

В результате реконструкции, провести которую планируется за 2 года, общая пропускная способность модернизированных причалов составит 6,8 млн т в год. При этом причалы №№ 1—2 смогут обрабатывать до 820 тыс. TEU контейнерных грузов в год.

Общий инвестиционный портфель порта составляет почти 1,5 млрд грн.: 88 млн грн. — в причал № 1; 700 млн грн. — в причал № 2; 678 млн грн. — в причалы № 7 и № 8.

МТП "ЮЖНЫЙ"

Запланирована реконструкция гидротехнической части четырех причалов: №№ 5—8 с доведением причальных глубин до 17—21 м. Т.о., порт станет способен принимать и обрабатывать балкеры дейдветом 100—250 тыс. т.

В 2017 г. в отношении всех причалов запланированы разработка и утверждение стадии "Проект".

В результате реконструкции, которая рассчитана чуть более, чем на 4 года, общая пропускная способность модернизированных причалов составит 41,3 млн т в год.

"Все причалы после реконструкции должны быть выровнены в одну линию, чтобы не было проблем с постановкой судов разной длины", — отметил Владимир Полухин, начальник инженерной службы АМПУ.

Общий инвестиционный портфель порта составляет почти 2,07 млрд грн.

ОДЕССКИЙ МТП

В порту запланирована реконструкция причала № 7, а также строительство причала № 1-з.

В результате реконструкции причала № 7, которая начнется в 2017 г. и рассчитана чуть менее, чем на 2,5 года, его причальная глубина будет доведена до 13,5 м, а пропускная способность — до 2 млн т в год. Объем инвестиций составит 1,07 млрд грн.

По строительству причала № 1-з объем выполненных работ в настоящее время составляет 55%. Закончить проект планируют в течение года. Потратить на строительство намерены 332 млн грн. Длина причала — 254 м, проектная глубина — 12 м, расчетное судно — балкер DWT 32—50 тыс. т.

МАРИУПОЛЬСКИЙ МТП

Запланирована реконструкция гидротехнической части причалов № 3 и № 4. Общая стоимость работ составит 283,2 млн грн. Осуществить реализацию проектов планируют за 1,5 года. В 2017 г. в отношении обоих причалов запланированы разработка и утверждение стадии "Проект". Проектная глубина причалов составит 9,75 м, пропускная мощность — 2,3 млн т в год.

Дополнительно участникам "Инфраструктурного дня" был представлен **проект реконструкции морского вокзала Одесского порта**, предполагающий возведение кинетического фасада. Стоимость реконструкции составит 16,5 млн грн., а завершить ее планируется до конца текущего года. Проектная документация по данному объекту уже получила вывод Госэкспертизы и прошла стадию утверждения.

Непосредственно в 2017 г. АМПУ планирует направить на развитие причальной инфраструктуры 966 млн грн.

Однако, это не все планы АМПУ на текущий и будущий годы: АМПУ запланировала разработку ТЭО еще по 9 проектам. Это реконструкция причалов №№ 9—10 и гидротехнической части причалов №№ 11 и 17 в Черноморском МТП; реконструкция причала № 3 в Измаильском МТП; строительство причала № 16 и причального комплекса № 14а в Николаевском МТП; реконструкция причалов №№ 6—10 в Бердянском МТП, реконструкция причалов №№ 12—13 в Одесском МТП; реконструкция гидротехнической части причалов № 2 и № 14 в Мариупольском МТП.

В ходе презентации особо подчеркивалась необходимость упрощения процедуры согласования и утверждения проектной документации по строительству объектов за бюджетные средства. В связи с этим в АМПУ подготовили предложения изменений в действующие акты КМУ. "Их принятие позволит устранить двойную процедуру согласования проектной документации государственными органами, упростить условия осуществления капитальных инвестиций и сократить время согласования и утверждения проектов до двух лет. Уже в ближайшее время мы обсудим свои наработки с экспертами и бизнесом",— пообещал Р. Вецкаганс.

"АМПУ — крупное предприятие, наши тендеры интересны большому количеству участников торгов, а мы, в свою очередь, заинтересованы в привлечении максимального количества подрядчиков для оптимальных предложений по цене и качеству. Кроме того, для АМПУ важна полная прозрачность процедур закупок", — отметил руководитель предприятия Р. Вецкаганс.

Для удобства потенциальных участников торгов на сайте АМПУ создан раздел "Информация для участников закупок", где собрана вся необходимая информация, которая поможет подготовить тендерные предложения и успешно принять участие в открытых торгах.

Кроме того, в разделе можно ознакомиться с Типовыми требованиями к оформлению и подаче участниками обеспечения тендерных предложений в форме банковских гарантий в ГП "АМПУ" и изучить Информацию о типичных ошибках, возникающих при подаче тендерных предложений.

ЗИНЧЕНКО Ольга

Флот в центре континента

Республика Казахстан — крупнейшая и одна из самых быстроразвивающихся экономик в регионе Центральной Азии. Страна находится на 35 месте в глобальном рейтинге легкости ведения бизнеса по версии WorldBank и занимает второе место в списке государств с наибольшим количеством реформ за последний год. Географическое положение Казахстана в центре Евразии придает ему особое значение в системе транспортных связей европейских и азиатских государств. Тем не менее, даже находясь внутри континента, Казахстан может считаться полноправной морской державой.

Будучи расположенным на берегу внутреннего континентального моря, Казахстан долгое время оставался без собственного флота. После распада СССР весь морской флот на Каспии, принадлежавший Каспийскому пароходству, был национализирован Азербайджаном, который стал крупным перевозчиком нефтеналивных и генеральных грузов. Однако на протяжении последних 15 лет Казахстан стремится стать независимым игроком на транспортном рынке, располагая собственным новым флотом на Каспии (прежде всего, нефтеналивным). Морская стратегия Казахстана направлена на уменьшение зависимости от иностранных перевозчиков (в первую очередь — Азербайджана и России) и грузоотправителей, а также на использование экономических преимуществ морских перевозок.

Создание собственного морского флота стало для страны не только чисто экономической задачей, но имело также большое политическое и стратегическое значение. Приобретение и использование судов класса "река—море" выдвигает Казахстан на более выгодные позиции как в Каспийском регионе, так и в регионах Черноморского и Средиземноморского бассейнов.

Казахстан с 1994 г. является членом IMO и присоединился к основным конвенциям, принятым под эгидой организации. В 2013 г. Казахстан переместился из "серого" в "белый" список Парижского меморандума о взаимопонимании, и с тех пор уверенно занимает место в "белом списке" (2015 г. — 30 место из 43 позиций в white list).

В 2001 г. правительством была принята детальная Концепция развития торгового мореплавания. В январе 2002 г. принят закон "О торговом мореплавании". В 2004 г. введена в действие Программа создания национального морского торгового флота. В тот период весь морской торговый флот Казахстана состоял из 4 сухогрузов. В настоящее время на казахстанском шиппинговом рынке имеются два крупнейших игрока: KTZ Express Shipping и "Казмортрансфлот".

В собственности KTZ Express Shipping имеются два сухогрузных судна дедвейтом 5000 т и два сухогрузных судна дедвейтом 7000 т. Общий тоннаж сухогрузного флота составляет 25241 т. Флот группы компаний "Казмортрансфлот" насчитывает 21 судно различного типа и назначения, в т.ч. 8 танкеров.

Согласно стратегии развития, к 2020 г. сухогрузный флот KTZ Express Shipping должен увеличиться до 20 единиц флота класса "река—море". Националь-

ная судоходная компания "Казмортрансфлот" в этот же период планирует нарастить общий тоннаж собственного флота до 1,4 млн т.

Как было сказано, морское законодательство Казахстана создавалось в конце 90-х—начале 2000-х годов и потому является достаточно прогрессивным. Некоторые положения законодательства Казахстана стоило бы взять на заметку и украинскому законодателю. Так, например, закон "О торговом мореплавании" определяет понятие "доверительное управление судном". В соответствии с этим законом, собственник судна вправе передать его доверительному управляющему для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Фактически, на законодательном уровне специальной нормой закреплена возможность осуществления шипменеджерской деятельности.

С конца 2000-х годов Казахстан начал предпринимать шаги по созданию второго судового реестра, а в 2013 г. было законодательно введено в действие понятие "Международный судовой реестр Республики Казахстан". Для сравнения: в Украине идеи создания Международного реестра обсуждаются с 2001 г., но до настоящего времени никаких реальных действий в этом направлении предпринято не было. В 2008 г. создание такого реестра было предусмотрено решением СНБО "О мерах по обеспечению развития Украины как морской державы", однако в 2014 г. это решение было отменено, и концепция второго реестра так и осталась на бумаге.

Нельзя сказать, что Казахстан продвигается по пути создания Международного реестра совершенно без проблем. Так, по существующему законодательству иностранцы не могут быть назначены на должности капитана, старшего помощника капитана и старшего механика морского судна, плавающего под флагом Казахстана. Не совсем ясно, как это согласуется с принципами Международного реестра, в частности с мульти-юрисдикционной деятельностью судовладельцев. Тем не менее, правила регистрации судов в Казахстане просты и прозрачны.

По общему правилу, право плавания под казахстанским флагом предоставляется судам, принадлежащим физическим и/или юридическим лицам Казахстана. Наиболее распространенными видами юридических лиц в Казахстане являются товарищество с ограниченной ответственностью (ТОО) и акционерное общество (АО). Если выбирать между АО и ТОО, то последнее с практической и юридической точки зрения является наиболее приемлемой структурой для ведения бизнеса (минимальные требования в части регистрации, размера уставного капитала, корпоративного управления, отчетности и т.д.). Регистрационный сбор за регистрацию юридического лица составляет около $50.

Право плавания под флагом Казахстана возникает в момент регистрации судна в одном из трех реестров: Государственном реестре морских судов, Международном судовом реестре или Бербоут-чартерном реестре. Государственная регистрация судов (и прав на них) в каком-либо из реестров осуществляется Морской администрацией порта Актау. Ведение реестров осуществляется как в бумажном, так и в электронном виде.

Возраст судна, пригодного для регистрации, не должен превышать двадцати лет, за исключением судов, прошедших реновацию, модернизацию и/или переоборудование. Регистрационный сбор за регистрацию судна составляет около $500 и не требует последующих платежей. Регистрация осуществляется в достаточно сжатые сроки — 10 рабочих дней с момента предоставления документов.

Казахстанские судовладельцы подлежат общему порядку налогообложения, установленному налоговым законодательством. Общий порядок предусматривает уплату корпоративного подоходного налога по ставке 20%. Предусмотрена также оплата НДС в размере 12% от облагаемого оборота. При этом, международная транспортировка товаров, экспортируемых с территории Республики Казахстан и импортируемых на территорию Республики Казахстан, облагается НДС в размере 0%. При выплате дивидендов иностранным акционерам, у источника выплаты удерживается корпоративный подоходный налог по ставке 15%, которая может быть уменьшена при наличии соответствующего соглашения об избежании двойного налогообложения. В настоящее время в Казахстане действуют 52 соглашения об избежании двойного налогообложения, в том числе с Великобританией, Канадой, Нидерландами, Чехией, Грузией, Латвией, ОАЭ.

Очевидно, что размер морского флота Казахстана пока что невелик. Однако пример страны, сумевшей с нуля создать собственный флот, может быть весьма поучителен для Украины. Казахстан имеет и неспешно, но последовательно реализует планы увеличения присутствия своего флота на Каспии. Создаются собственные транспортные коридоры и морские логистические системы. Вполне возможно, что уже в ближайшем десятилетии казахстанский флаг станет "своим" и в Черноморском, и в Средиземноморском бассейнах. А с учетом положения в "белом" списке Paris MOU, флаг Казахстана может оказаться привлекательным в качестве замены ряда "белых" флагов европейских юрисдикций. Для этого, вероятно, потребуется построение специфических корпоративных схем в целях оптимизации налогообложения. Опыт компании Interlegal а также сотрудничество с казахстанскими юристами из компании Unicase позволяют эффективно решать задачи как создания корпоративной структуры, так и регистрации флота в Казахстане.

ПЕРЕПЕЛИЦА Андрей, старший юрист, ACIArb, Interlegal, Международная юридическая служба,
ДУЙСЕНОВА Сауле, старший юрист, Юридическая фирма Unicase, Казахстан

ГП "ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ"

Единственное в Украине Государственное предприятие “Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта». Дата основания — август 1930 года.

Институт выполняет:

- ***проектирование морских портов, судоремонтных предприятий***, других объектов инфраструктуры морского транспорта и авторский надзор за их строительством;
- ***научно-исследовательские работы*** в области морской гидротехники (исследование состояния гидротехнических сооружений с проведением надводного и подводного обследования);
- ***крупномасштабное моделирование*** и диагностика запроектированных причальных сооружений, разработка базовых конструкций оградительных и причальных сооружений, решения по защите акваторий от волнения, разработка технологий береговых и подводных (дампинг) отвалов грунтов, исследование состояния морских каналов и др.;
- ***инженерные изыскания*** геология, гидрология, геодезия;
- ***экологические исследования*** (проведение мониторинга окружающей природной среды, научно-экологическое сопровождение объектов строительства с исследованием их влияния на окружающую среду);
- ***обследование***, оценка технического состояния и ***паспортизация*** производственных зданий и сооружений.

По проектам института построены такие крупные морские транспортные объекты Черного моря, как порт Ильичевск; порт Южный; Ильичевский судоремонтный завод.

По документации института реконструированы и расширены порты Одесса, Мариуполь, Николаев, Херсон, Измаил, Рени, Ялта, Новороссийск, Туапсе, Поти, Батуми, Восточный.

В последние годы институт значительно расширил сферу своей деятельности за рубежом. Разработана проектно-сметная документация на строительство портовых мощностей в Эстонии (порт Палдиски-Северный), в Латвии (Вентспилсский порт, Рижский свободный порт), в России (порты Усть-Луга, Туапсе, Новороссийск, Восточный, Железный Рог, Тамань, Новороссийский СРЗ), Грузии (порты Поти, Батуми), Туркменистане (порт Киянлы), Гвинее (порт Конакри).

Институт владеет геологоразведочным судном-катамараном для бурения на глубинах до 80 м; мощным парком компьютерной техники со спектром прикладных средств. В составе института значительное количество высококвалифицированных специалистов по направлениям: гидротехника, архитектура и строительство, судоремонт, механизация портовых работ, электроснабжение и автоматизация, связь и электрорадионавигация, тепло-, водоснабжение и канализация, геология, гидрология, геодезия, экономика, экология и др.

Научно-техническая продукция института разрабатывается в контролируемых условиях, определенных Системой Менеджмента Качества в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 9001:2008 и сертифицированной Bureau Veritas Certification, а также национальным органом Украины по сертификации УкрСЕПРО по ДСТУ ISO 9001:2009 (ISO 9001:2008, IDT).

Институт имеет также "СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЗНАНИИ" Регистра судоходства Украины № 22-4-05-17, срок действия до 15.02.2022 г.

ГП "ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ" владеет Лицензией, выданной ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИЕЙ ТЕХНОГЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ на предоставление услуг и выполнение работ противопожарного назначения (проектирование систем пожаротушения, пожарной сигнализации, устройств молниезащиты на объектах), а также Разрешением, выданным Госгорпромнадзором Украины на выполнение работ повышенной опасности — водолазных работ.

ГП "ЧЕРНОМОРНИИПРОЕКТ" является членом Украинской ассоциации Качества (Свидетельство: серия С №15012).

Адрес: проспект Шевченко, 12,
г. Одесса, 65058, Украина
Тел.: +380-482-639413
Факс: +380-482-63-66-83
+380-48-777-29-37

Директор: Никулин Сергей Георгиевич
Заместитель директора
по производству и экономике: Гусев Леонид Михайлович
Главный инженер: Патынский Виталий Васильевич
E-mail: blasdari@optima.com.ua
www.blasdari.com

Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины: декларации и реальность

2016 г. для транспортной отрасли Украины ознаменовался значительным ухудшением ситуации в сфере грузовых ж/д перевозок. Такое мнение высказало 54% респондентов, опрошенных Американской торговой палатой в Украине (ACC) среди компаний-членов. При этом, оценивая прозрачность процедуры формирования ж/д тарифов, которые в значительной степени влияют на конкурентоспособность "Укрзализныци", 90% опрошенных отметили, что она является непрозрачной и 55% опрошенных считают необходимым изменение системы и методики тарифообразования.

О СИТУАЦИИ В ОТРАСЛИ НА КОНЕЦ 2016 Г.

21 декабря 2016 г., выступая на годовом общем собрании Ассоциации экспедиторских и логистических организаций Украины "УКРВНЕШТРАНС", и.о. директора по грузовым перевозкам и логистике ПАО "Укрзализныця" Ю. Меркулов охарактеризовал ситуацию в сфере грузовых железнодорожных перевозок как "мягко говоря, тяжелую".

"Если при перевозках в пределах Украины, а именно внутренних и экспортно-импортных мы практически идем на уровне 2015 г., то в транзитных перевозках ситуация остается стабильно тяжелой — зафиксировано снижение объемов перевозки практически по всей линейке генеральных грузов**… Особенно критическое падение объемов перевозки нефти и нефтепродуктов, сжиженных газов, угля**", — отметил он

При этом Ю. Меркулов напомнил, что в 2016 г. был предпринят ряд мер по стабилизации ситуации — в первую очередь методами тарифного стимулирования, однако они "не дали должного эффекта". Как констатировал представитель "Укрзализныци", на протяжении последних двух месяцев 2016 г. резко сократились объемы транзитной транспортировки сжиженных газов по железным дорогам Украины. И основной причиной сложившейся ситуации, по мнению чиновника, стал дефицит подвижного состава для перевозки данного вида груза. Так, по информации, озвученной Ю. Меркуловым, вследствие принятия СНБО Украины решения, которым был расширен санкционный перечень российских предприятий, в него вошли 7 юрлиц-собственников железнодорожного подвижного состава. Т.о., 92 тыс. вагонов лишились права курсировать по территории Украины, в т.ч. 18 тыс. цистерн АО "СГ-Транс" — основного оператора, задействованного в перевозке сжиженных газов по Украине.

"Сразу найти замену 18 тыс. цистерн "СГ-Транса" оказалось нереально. Как результат — на протяжении последних 2 месяцев резко сократились объемы транспортировки сжиженных газов транзитом по Украине", — констатировал Ю. Меркулов.

Но действительно ли причиной падения объемов перевозок стали лишь санкции и нехватка цистерн? В конечности списка причин сложившейся ситуации дают повод усомниться факты, не единожды озвученные на мероприятиях различного уровня украинскими транзитерами газа и нефтепродуктов. Так, в письме российского грузовладельца АО "Сибур-Транс" своему украинскому партнеру-экспедитору от 2.02.2016 г. грузовладелец прямо указывает на факт неконкурентоспособности транзитных перевозок по территории Украины и называет причину такой ситуации — отсутствие пересмотра "Укрзализныцей" установленных тарифов. В результате поставщик информирует о полном прекращении перевозок сжиженного газа направлением на порт Черноморск с марта 2016 г., а направлением на порт Одесса — с июня 2016 г.

ПРОБЛЕМЫ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ

Вышеизложенная ситуация не единична и порождает множество вопросов об эффективности системы тарифообразования в "Укрзализныце" и о том, кто реально заинтересован в отстаивании государственных интересов Украины и сохранении ею статуса "транзитного государства".

Так, на уже упомянутом выше годовом общем собрании Ассоциации экспедиторских и логистических организаций Украины "УКРВНЕШТРАНС", говоря о проблемах, которые возникли у участников рынка в 2016 г., президент "УКРВНЕШТРАНСА" О. Платонов констатировал, что, к сожалению, коммуникация с "Укрзализныцей", а именно с Тарифной комиссией существенно ухудшилась. "Если раньше была откровенно понятна позиция украинских железных дорог, почему "да" или почему "нет", то сегодня приходит ответ "нецелесообразно" и точка", — сказал он.

Со своей стороны, и.о. директора по грузовым перевозкам и логистике ПАО "Укрзализныця" Ю. Меркулов, который также присутствовал на заседании, пояснил: "По сути, 2016 г. ознаменовался становлением ПАО "Укрзализныця" — т.е. переходом на новую форму хозяйствования, налаживанием нормальной бюрократии самой структуры ПАО. По большому счету, тот орган, который готовит предложения для утверждения на тарифном направлении, а именно Тарифная комиссия, был сформирован и нормально начал функционировать лишь во 2 половине 2016 г… Сейчас ситуация стабилизировалась, возобновлена нормальная работа Тарифной комиссии, и обращения грузовладельцев и экспедиторских организаций уже рассматриваются".

Однако неконкурентоспособность украинской транспортной системы, потеря государством грузопотоков, неполучение Украиной валютной выручки при осуществлении перевозок — сегодняшние реалии государства Украина. И причины такой ситуации во многом сформированы не только действиями, но и бездействием чиновников высшего эшелона.

Проблема прозрачности и эффективности тарифообразования на сети железных дорог Украины, и как следствие конкурентоспособности всей железнодорожной отрасли страны, волнует широкий круг отраслевой общественности. Возвращаясь к опросу, проведенному Американской торговой палатой в Украине среди компаний-членов, следует отметить, что больше половины опрошенных считают необходимым реформирование системы формирования железнодорожных тарифов. При этом ее реформирование, по их мнению, следует проводить в таких направлениях: создание публичной автоматизированной системы расчета тарифов (68%), деление на инфраструктурную, инвестиционную и вагонную составляющие и их целевой характер (65%), упрощение и стандартизация системы дополнительных сборов (48%), применение системы скидок к тарифам с четкими требованиями для их получения (45%) и установление единых тарифов для всех участников перевозочного процесса (36%).

ЗИНЧЕНКО Ольга

Запатентован "третий глаз" крановщика

Признаться, никогда не думала, что ролик о техническом новшестве, авторами которого являются кандидат технических наук, доцент, советник генерального директора ООО "Новотех-терминал" (оператор причалов Военного мола Одесского порта) Юрий Овсянников и группа специалистов ООО "САЙВИС", буду смотреть, как блокбастер. Называется ролик CRANE EYE, то есть "Глаз крана" или "Крановый глаз". Это ноу-хау компании CYVIS, которую возглавляет Юрий Иванович Овсянников.

Что же такое "глаз крана" и почему возникла идея создать подобное устройство? Специалистам порта хорошо знакома проблема, связанная с тем, что крановщик видит лишь 60% того, что происходит в трюме судна, особенно в подпалубном пространстве, либо в вагоне. В таких случаях его глазами является сигнальщик, который корректирует работу крановщика. Тем не менее, из-за несогласованных действий крановщика и сигнальщика нередко случаются аварии: случается, что на погрузчик, находящийся в трюме, падает груз, или докер, даже опытный, может травмироваться.

Кстати, в презентационном ролике, который специально был снят фирмой CYVIS, наглядно продемонстрировано, что видит сидящий в кабине крановщик. По словам Ю. Овсянникова, "киношники" не делали постановочный кадр, а снимали реальный производственный процесс. К примеру, крановщик подает связку металла в вагон и при этом не видит его. Раздается крик сигнальщику: "Что там, досок нет?". Спустя еще минуту: "Посмотри, развернулись шайбы (магниты — **ред**.)? Говори что-нибудь…" и в сердцах шепчет ругательство. А рядом другой кадр, где благодаря "крановому глазу" на мониторе крановщика четко просматривается вагон, в который нужно грузить металл.

— *Перед нами стояла задача,* — рассказывает Юрий Овсянников, — *обеспечить крановщику непрерывный обзор зоны грузовых работ (включая ранее недоступные области) в режиме реального времени. Сложность заключалась в том, что в процессе работы стрела крана все время меняет угол наклона к горизонту, и поэтому необходимо обеспечить стабилизацию изображения с вертикальной плоскости — вдоль грузовых канатов. Поэтому камера, имеющая дополнительную инфракрасную подсветку и LED прожектор, располагается на ноке стрелы крана, но при этом всегда направлена вдоль канатов и обеспечивает отслеживание углов наклона стрелы и вертикальную стабилизацию.*

Иными словами, крановщик видит на мониторе, установленном в кабине крана, всю зону грузовых работ в масштабе, аналогичном размеру реальных объектов. При этом во многих случаях отпадает необходимость задействовать сигнальщика, увеличивается производительность работы. Кроме того, происходящее в трюме или вагоне через Интернет видят у себя в офисе стивидоры, руководитель смены, инженер по охране труда, в общем, все заинтересованные специалисты. Стивидоры могут наблюдать реальную картину в трюме судна, охрана труда — контролировать безопасность выполнения работ, технологи — контролировать правильность погрузки-разгрузки транспортных средств и т.д. Вся видеоинформация записывается в видеоархив и может использоваться для последующего анализа производимых судовых или вагонных работ. "Крановый глаз" позволяет предотвратить аварийные ситуации, проверить соблюдение правил техники безопасности, количество занятых на грузовых работах докеров, нет ли воровства груза, сэкономить заработную плату, поскольку правила разрешают при отсутствии людей производить грузовые операции без сигнальщика.

По словам Ю. Овсянникова, над созданием "кранового глаза" авторская группа работала несколько лет. От идеи до окончательной версии было несколько вариантов устройства, которое постоянно совершенствовалось. Авторы экспериментировали в лаборатории, проверяли на кране, дорабатывали прибор. Почти двухлетний период экспериментов и опытной эксплуатации в реальных условиях подтверждает правильность принятых конструкторских решений и надежность работы оборудования. Современные возможности электроники обеспечивают безопасность докеров и грузов, эффективность работы крановщиков. "*Сейчас мы занимаемся сертификацией оборудования: получением сертификатов соответствия и безопасности. Мы подали патент, авторские права на него уже зарегистрированы",* — отметил Юрий Иванович.

"Крановый глаз" установлен на двух "Соколах" компании "Новотех-терминал" — в тылу 22 причала и на кордоне 26 причала. В конце этого месяца такой же "крановый глаз" будет установлен на судопогрузочной машине, смонтированной на 25 причале. Как рассказал руководитель проекта Ю. Овсянников, устройство уже изготовлено, сейчас проходит документальное оформление.

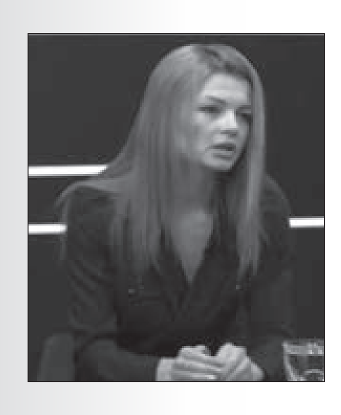
— *Установка "кранового глаза" на сулопогрузочной машине, которая пока работает в экспериментальном режиме, преследует те же цели, что и на кранах. Т.е. обеспечить оператору машины обзор происходящего в трюме, безопасное выполнение грузовых операций. Особую актуальность "крановый глаз" приобретет, когда начнется поступление зерна нового урожая и машина заработает в эксплуатационном режиме,* — отметил Юрий Иванович.

Так что устройство (крановщики уже успели окрестить его "третьим глазом") вполне можно назвать "соколиным глазом". Уверены, что ноу-хау, разработанное специалистами "Новотех-терминала", найдет широкое применение в портах страны.

ОВРУЦКАЯ Татьяна

P.S. *На состоявшейся в конце марта церемонии награждения победителей Национального морского рейтинга, который в 10 раз проводится издательским домом "Порты Украины", Ю. Овсянников был отмечен впервые учрежденным специальным знаком "Инженерное достижение".*

Э. Лещинская: "Любой кризис — это новые возможности"



С 13 по 17 марта в Форт-Лодердейле (Флорида, США) проходила традиционная выставка мирового круизного судоходства Seatrade Cruise Global, в рамках которой были организованы семинары, конференции и другие мероприятия. В этой выставке участвуют представители практически всех круизных направлений, ассоциаций, портов, администраций, круизных операторов мира. Одесский порт принимает участие в этом мероприятии с 2009 г. В нынешнем году порт представляла начальник отдела круизного туризма и евроинтеграции администрации Одесского порта, директор по Черноморскому региону Medcruise Эльвира Лещинская.

Как отметила Эльвира Лещинская: "В отличие от прошлых лет, в этот раз мы были в статусе посетителей. В первые годы мы представляли украинские круизные порты, а с 2012 г. — совместный бренд Черноморского региона Cruise Black Sea. С одной стороны, нынешнее положение Украины на круизном рынке вполне объяснимо: террористические акты в Турции, аннексия Крыма, военные действия на востоке Украины резко снизили интерес к черноморским круизам. К тому же, Черноморский регион не является для потенциального туриста одним из пунктов в списке основных мест "must see" или мест, обязательных для посещения, как то Рим, Барселона, Афины и т.д.".

— Мы уже неоднократно говорили о том, что ожидать изменения ситуации на круизном рынке Черноморского региона следует не раньше, чем через два—три года. Получили ли Вы какие-то обнадеживающие месседжы во время общения с круизными операторами?

— К сожалению, ни о каких позитивных переменах речь не шла. Наоборот, если раньше эксперты круизного рынка прогнозировали возобновление пассажирского судоходства к 2018—2019 гг., то теперь речь уже идет о 2020 г. и более поздних сроках. Пока не изменится ситуация в Турции, Крым не возвратится на круизную карту мира, не стабилизируется обстановка в регионе, круизные лайнеры не возвратятся в Одессу. Несмотря на то, что по заявлениям многих представителей круизной индустрии, с которыми мне довелось общаться, им не хватает Черного моря, и особенно Одессы.

— Значит, при определенных условиях Черноморский регион интересен для круизных линий?

— Безусловно. Черноморский регион экономически привлекательный при условии, что суда будут заполнены на 70—80%. Именно с такой загрузкой заходили до 2014 г. круизные лайнеры в Одессу. В 2015—2016 гг. суда, которые заходили в Одессу (EUROPA-2 и др.), были загружены наполовину. В этом сезоне у нас подано 13 заявок на судозаходы. Однако, основываясь на опыте прошлых круизных сезонов и опираясь на мнения круизных операторов, данная цифра будет значительно меньше.

— Неутешительная статистика. А какие конкретные шаги предпринимаются, чтобы вернуть утраченные круизные суда в Одессу?

— АМПУ поддерживает деятельность администрации Одесского порта в круизном направлении, в том числе участие порта в подобных мероприятиях. На

мой взгляд, немаловажно было бы и участие в них руководства АМПУ. Международные СМИ очень живо реагируют на то, кто и как принимает участие в статусных мероприятиях. Поэтому достаточно важно представлять украинские порты на объединенном стенде для визуализации присутствия Украины и Одессы на круизной карте мира. Но, к сожалению, маркетинговых мероприятий в нашей ситуации недостаточно для того, чтобы вернуть круизные суда в Одессу, а кардинальные меры не в компетенции ни администрации Одесского морского порта, ни АМПУ. Это геополитические процессы. Пассажирам необходимо обеспечить безопасность: они не хотят отдыхать вблизи военных конфликтов или там, где происходят террористические акты. Достаточно сказать, что в прошлом году в Стамбул зашло только 42 лайнера вместо прежних 330. На этот год, по неофициальным данным, в Стамбуле запланированы заходы 24 лайнеров, в Бургасе и Констанце планируют обслужить только 2 судна. Девяносто процентов черноморских круизов начинались и заканчивались в Стамбуле. Когда же линии стали исключать его из своих маршрутов, часть операторов переориентировала свои суда на Пирей. Таким образом, логистическая цепочка черноморского круиза была разрушена, и многие операторы вообще отказались от круизов по Черному морю.

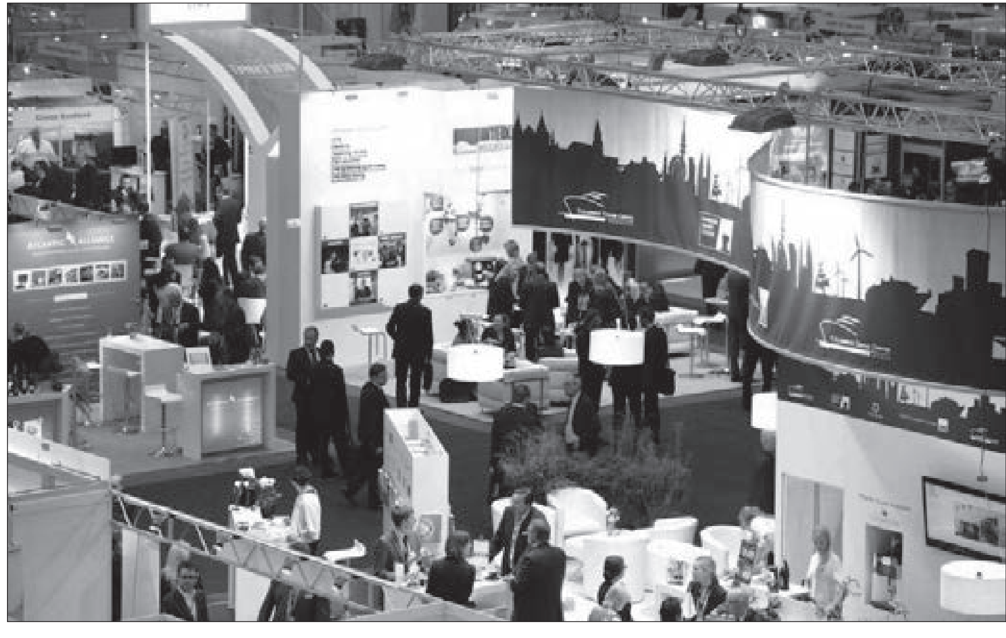
— Но какой-то положительный результат посещения выставки есть?

— Безусловно. В результате переговоров с представителями одного из ведущих мировых медиа-холдингов в области круизной индустрии была достигнута договоренность о размещении на безоплатной основе материала об архитектурном конкурсе по обустройству социально-культурного пространства на открытой территории пассажирского комплекса. Хотя размещение информации в печатных и интернет-изданиях требует больших затрат. Не могу не сказать и еще об одной положительной новости. Во всех престижных журналах, освещающих круизный бизнес, а также на мероприятиях в рамках выставки упоминались и Черное море, и Одесса.

— Что в таких условиях делать порту? Какова альтернатива круизным лайнерам?

— По сути, альтернативы круизным лайнерам нет. Но, с другой стороны, не использовать имеющуюся структуру пассажирского терминала было бы не по-хозяйски. Нужно предлагать новые проекты для реализации. Администрация Одесского порта считает, что в наших условиях можно развивать каботажное (прибрежное) судоходство. По данным Департамента культуры и туризма Одесского горсовета, в прошлом году Одессу посетили около 2 млн туристов. Почему бы этим туристам не предложить путешествие на скоростном судне в Николаев, Херсон, Затоку, Белгород-Днестровский? Это гораздо приятнее, чем трястись в душной маршрутке или набитом автобусе. Нужно только найти судовладельца, который бы поставил на одну из каботажных линий судно.

— Не об этом ли шла речь во время встречи администрации порта с Генеральным консулом Греции в Одессе г-жой Деспиной Кукулопулу? В беседе с высокой гостьей представители администрации затронули вопрос возрождения прибрежного судоходства в Одессе и высказали пожелание, чтобы греческие судовладельцы приняли участие в реализации этого проекта. Д. Кукулопулу попросила подготовить пакет предложений для греческих судовладельцев. Как Вы думаете, это реальный проект?



— Вполне, если только он заинтересует греческих судовладельцев. Сейчас администрация порта готовит предложения для греческой стороны. В Греции очень развито каботажное сообщение между островами на быстроходных судах. Именно такими судами мы хотели бы обслуживать каботажную линию.

— Вы упомянули об архитектурном конкурсе по созданию культурно-социального пространства на открытой территории пассажирского терминала. На какой стадии сейчас этот конкурс?

— На сегодняшний день у нас есть восемь участников — проектные компании и частные архитекторы из Одессы, Киева, Краматорска. Подача конкурсных проектов продлится до 10 мая, а результаты огласят 11 июня. Мы очень надеемся на то, что совместными усилиями превратим пассажирский терминал, Одессу в целом в Мекку для наземных туристов. Как справедливо говорил У. Черчилль, "Любой кризис — это новые возможности".

ОВРУЦКАЯ Татьяна

На Черном море возобновлено пассажирское сообщение между Украиной и Турцией

Первых пассажиров в порт Хайдарпаша доставил паром "Kaunas Seaways", курсирующий на линии Черноморск—Хайдарпаша—Черноморск

Издавна Турция была важнейшим партнером для Украины. Первые грузовые и пассажирские перевозки начались между Одессой и Стамбулом еще во времена парусного флота. В годы становления независимости Украины "челночные" рейсы помогали рождению малого и среднего бизнеса.

Сегодня ширится экономическое сотрудничество, развиваются культурные связи, есть взаимовыгодные проекты в сфере туризма, коммуникаций, транспорта, а также оптовой и розничной торговли и др. Как свидетельствует статистика, в 2016 г. объем торговли между двумя странами превысил $3 млрд. Украинский туристический поток в Турцию за 2016 г. вырос в полтора раза. Количество украинских туристов, которые посетили Турцию в 2016 г., составило более 1 млн человек. Будет еще больше! Такую уверенность выразили посол Украины в Турции Андрей Сибига и вице-губернатор провинции Стамбул Измаил Гултекин на открытии таможенного-пограничного терминала в порту Хайдарпаша (Стамбул), что содействовало возобновлению пассажирского морского сообщения между Украиной и Турцией (оно было прекращено в 2014 г. из-за аннексии Крыма). До недавнего времени туристы в Турцию добирались самолетом либо по суше вокруг побережья Черного моря, транзитом через территорию Румынии и Болгарии.

В официальном открытии терминала участвовали украинские дипломаты, руководители провинции и мэрии Стамбула, представители турецкой таможни и иммиграционной полиции, ведущие специалисты морской отрасли Турции. Вице-губернатор провинции Стамбул Измаил Гултекин на торжественной церемонии вспомнил слова основателя Турции Кемаля Ататюрка об объединяющей роли Черного моря. С теплотой он говорил об Одессе, являющейся побратимом Стамбула (в мае побратимским связям исполняется 20 лет. К этому юбилею планируется открытие в Одессе Стамбульского парка — **авт.**).

"Украина — это не просто соседняя страна для нас, она, в первую очередь, стратегический партнер", — отметил И. Гултекин.

Так же считает и посол Украины в Турции А. Сибига, который назвал открытие терминала шагом конкретного проявления стратегического партнерства Турции и Украины, которое охватывает и разви-

тие транспортной отрасли. По словам украинского дипломата, символично то, что как раз накануне открытия туристического сезона к уже действующим прямым авиарейсам Киев—Анкара, Стамбул—Харьков добавилось и новое пассажирское паромное сообщение Одесса—Стамбул. Андрей Сибига поблагодарил всех участников, содействовавших его рождению.

Преимущества морского путешествия по достоинству оценили первые пассажиры, в числе которых были и журналисты. В порт Хайдарпаша, расположенный на азиатской стороне Стамбула, их доставил автомобильно-железнодорожный/пассажирский паром "Каунас Сивэйс" (оператор СК "Укрфферри"). Вместе с пассажирами судно доставило в Турцию пару десятков большегрузных автомобилей TIR с оборудованием, сельскохозяйственными товарами, стройматериалами и др.

"Каунас Сивэйс" способен принять на борт 250 пассажиров, а на двух грузовых палубах разместить 49 железнодорожных вагонов и 50 грузовиков. В этом рейсе загрузка парома была почти полной, и обратный рейс в Черноморск пользовался спросом у международных автомобильных перевозчиков.

Вот, например, что рассказал водитель TIR казахско-турецкой фирмы "Борусан Логистик" (Алмата) Серик Увалиев:

— В Турцию мы доставили медь, сажу. Сейчас везем оборудование на международную выставку "Экспо-17", которая пройдет в столице Казахстана Астане. И по времени, и по материальным затратам путь через Черное море для нас более выгодный, чем сухопутный маршрут через Грузию, Россию, Азербайджан…

Как сообщила пресс-служба ГП "Морской торговый порт Черноморск", паром "Каунас Сивэйс" будет ходить из Черноморска до Хайдарпаши дважды в неделю — во вторник и пятницу. Скоростные характеристики судна и уровень организации контрольных процедур, которые есть в портах, гарантируют, что общие затраты времени на поездку составят до 27 часов.

Паромная линия, кроме всего прочего, как оказалось, создает отличные возможности для автотуристов, а также организованных туристических групп, которые теперь имеют возможность взять с собой в дорогу автобус, чтобы по прибытии в Стамбул отправиться в путешествие по стране.

Развитию туризма будет содействовать и еще один важный шаг: ранее Украина и Турция договорились о том, что граждане Украины смогут отправляться в Турцию не только по загранпаспортам, но и по внутренним ID-картам.

Как видим, морской маршрут из Украины в Турцию привлекателен как для туристов, так и для бизнеса, обеспечивая эффективность грузоперевозок.

Известно, что на недавней встрече Премьер-министр Украины Владимир Гройсман и премьер-министр Турции Бинали Йылдырым поставили цель увеличить объем товарооборота между двумя странами до $20 млрд. И для этого есть все основания, ведь в прошлом году турецкие инвестиции в Украину увеличились на $60 млн и составили $260 млн. А в Турции на сегодняшний день зарегистрировано около 600 предприятий с украинским капиталом. Да, Черное море сближает наши страны. Укреплению сотрудничества будет содействовать и паромная линия из Черноморска в Хайдарпашу.

БУЛЛО Лариса

Оформление груза по 55 статье Таможенного кодекса Украины

Любое препятствие преодолевается настойчивостью.
Леонардо да Винчи

В этой статье мне бы хотелось поделиться опытом и некоторыми наработками, которые были приобретены в процессе спора с Государственной фискальной службой по корректировке таможенной стоимости для нашего Клиента.

Начало спора было положено еще в 2015 г. и за этот период было оформлено 20 таможенных деклараций на идентичные товары, таможенная стоимость которых в каждой поставке корректировалась с выдачей соответствующего решения таможни. Общая сумма переплаты таможенных платежей составила почти 2 млн грн.

К работе над проектом были привлечены лучшие специалисты нашей команды, а также (для обеспечения успешного прохождения этапа судебных споров) наш юридический Партнер в качестве адвоката. Нами было предложено комплексное решение, при котором оформленные декларации по ст. 55 с "таможенного конвейера" сразу поступали для обжалования сначала в ГФСУ, а затем и в суд. Это позволило нам не вовлекать Клиента в рабочие процессы как и без того пострадавшую сторону.

По результатам анализа документов и с целью оптимизации времени и финансовых ресурсов, нами были поданы 5 исков в суд на противоправные действия таможни. Как известно на данный момент, многие суды переходят в документальное производство, в связи с чем желаемого скорого результата пришлось ждать дольше, чем планировалось.

На сегодняшний день мы имеем два Решения по удовлетворению судебных исков. При этом, по одному из них уже осуществлен возврат на расчетный счет Клиента излишне переплаченных сумм, а по второму — подано соответствующее Заявление в таможню. Три оставшихся иска ждут удовлетворения в суде и мы более чем уверены в положительном исходе.

Шансы на успех в подобном споре были бы невысоки, если бы не разработанная пошаговая стратегия, которая в свою очередь зависела от качественного анализа ситуации и компетентного подхода к сбору всех необходимых документов. Но об этом я детально расскажу ниже, а пока изложу обстоятельства самого дела.

Первое "конфликтное" таможенное оформление состоялось в начале июля 2015 г., а за несколько месяцев до этого идентичный товар был импортирован Клиентом по цене значительно выше текущей (более чем на 20%). Снижение стоимости было обусловлено объективными причинами, что было изложено в дополнительных документах еще до запроса таможни. Тем не менее, на этапе проверки правильности определения таможенной стоимости, со стороны фискального органа последовал запрос о предоставлении дополнительных документов, в ответ на который нами было предоставлено все необходимое, а также подробно изложены обстоятельства ВЭ-операции в сопроводительном письме. Результатом стало принятие таможней письменного Решения о корректировке заявленной декларантом таможенной стоимости до уровня ранее импортированных идентичных товаров, следствием которого стал выпуск товара в свободное обращение по процедуре, предусмотренной ст. 55 ТКУ (с применением финансовой гарантии).

Данная процедура подразумевает, что в случае несогласия декларанта с решением органа доходов и сборов о корректировке заявленной таможенной стоимости товаров, орган доходов и сборов по обраще-

нию декларанта выпускает товары в свободное обращение при условии уплаты таможенных платежей согласно таможенной стоимости этих товаров, определенной декларантом, но с внесением финансовой гарантии на разницу между суммой таможенных платежей, определенной декларантом, и суммой таможенных платежей, определенной органом доходов и сборов. Срок действия таких гарантий не может превышать 90 календарных дней со дня выпуска товаров в свободное обращение.

Первые решения о корректировке мы пытались оспорить в вышестоящем органе, подав соответствующие жалобы в ГФСУ, на что получили отказы. Более мы не применяли такой тактики, а все последующие Решения о корректировке объединяли в исковые заявления и прямиком отправляли в суд. С сентября 2105 г. наши дела были приняты и распределены на судей. Разумеется, к этому времени истекла 90-дневная гарантия по каждой из ТД, а "гарантийные" платежи были автоматически списаны в казначейство.

Уже в декабре 2016 г., по факту рассмотрения первого дела, финальным Постановлением ВАСУ таможне было отказано в удовлетворении ходатайства о приостановлении исполнения судебных решений, и судом были признаны противоправными действия таможни и отменены решения таможни о корректировке таможенной стоимости товаров. Несколькими месяцами позже такое же решение было готово по второму делу в нашу пользу.

Разумеется, что с момента вступления в законную силу судебного решения, которым такие решения отменены, правовые основания для уплаты скорректированной таможенной стоимости на сумму корректировки нивелируются.

Таким образом, у средств декларанта, перечисленных в бюджет на основании решений о корректировке таможенной стоимости, возникает статус излишне уплаченных. С момента отмены решений о корректировке таможенной стоимости средства, которые были собственностью декларанта до уплаты их в бюджет, на основании его заявления в месячный срок автоматически возвращаются в собственность такого декларанта в порядке, предусмотренном "Порядком возвращения и Порядком взаимодействия". На этом основании нами было подготовлено соответствующее обращение на возврат излишне уплаченных таможенных платежей, которые и были возвращены из казначейства в короткий срок.

Для построения успешной стратегии мы считаем необходимым ее применять по таким шагам:

Шаг № 1: Прежде всего, необходимо получить квалифицированную юридическую консультацию по данному вопросу, а также осознавать необходимость наличия максимально возможного и качественного пакета документов, который описан в ст. 53 ТКУ. При этом важно помнить о том, что ошибки, неточности, расхождения в документах (или их отсутствие) поставят под угрозу все мероприятие.

В дополнение к "основному пакету документов", который будет подан к оформлению вместе с декларацией, рекомендую составить сопроводительное письмо примерно следующего содержания:

"В связи с выпуском в свободное обращение товара предоставляем следующее заявление:

I. Во время выполнения вышеупомянутого Договора поставки XXX условия, указанные в ч. 1 ст. 58 ТКУ, ограничивающие применение определения таможенной стоимости по цене договора (первого метода), а именно, покупатель и продавец связанные между собой лица, однако эти отношения не повлияли на цену оцениваемых товаров.

II. В соответствии с ч. 10 ст. 58 ТКУ заявляем, что у покупателя отсутствуют расходы, которые прямо или косвенно могут повлиять на таможенную стоимость товаров и которые не включены в цену товара по контракту, а именно: …"

Шаг № 2: Подаем к таможенному оформлению декларацию, заполненную в обычном режиме и с указанием в гр. 43 метода определения таможенной стоимости № 1. При этом не забываем вместе с ГТД отправить на таможню все документы из ст. 53 ТКУ в комплекте с заранее подготовленным "Сопроводительным письмом".

Шаг № 3: При запросе со стороны таможни дополнительных документов, помимо тех, которые уже были предоставлены, отправляем их с сопроводительным письмом, в котором ссылаемся на нормы законодательства в контексте запрошенных документов. Если предоставленных документов окажется недостаточно, просим предоставить консультацию в письменном виде и завершить таможенное оформление в срок, определенный ст. 255 ТКУ.

Данное письмо мы составляем по той причине, что **Запрос о предоставлении дополнительных документов согласно всему перечню, указанному в п. 3 ст. 53 ТКУ, без какого-либо обоснования не соответствует положениям норм статей 53, 54, 58 ТКУ, а следовательно является неправомерным и не подлежит исполнению(!).**

Тем не менее, декларант по собственному желанию с целью дополнительных аргументов для подтверждения заявленной таможенной стоимости имеет право предоставить любые другие документы и информацию в соответствии с ч. 6 ст. 53 ТКУ.

Шаг № 4: Необходимо получить письменную консультацию таможенного органа, которую запрашивали в Шаге № 3, после чего — получаем лист корректировки таможенной стоимости и карточку отказа к поданной декларации.

Подаем новую декларацию, в которой гр. 43 должна быть заполнена особым образом: в левой части указываем 1-й метод определения таможенной стоимости, а в правой — тот метод, который таможенный орган указал в листе корректировки.

При всем этом следует помнить о том, что, несмотря на то, что выпуск товаров в свободное обраще-

ние осуществляется по заявленной таможенной стоимости, необходимо предоставить финансовую гарантию на разницу таможенных платежей, рассчитанных по цене, определенной таможенным органом и декларантом. Важно вовремя позаботиться о том, чтобы на таможенном депозите предприятия было достаточное количество средств для обеспечения гарантии.

Шаг № 5: После завершения таможенного оформления архивируем все документы и сообщения таможни, а также создаем (для себя) реестр таких оформлений.

Анализируем основания для выдачи Вам решения о корректировке таможенной стоимости и на основании такого анализа готовим Заявление о предоставлении сведений и документов. Оно должно отражать хронологию событий и содержать перечень прилагаемых к Заявлению документов.

Шаг № 6: Держим постоянную связь с таможней по ходу рассмотрения Заявления, для чего Вам потребуется информация о входящем номере, который будет присвоен канцелярией, и об исполнителе — должностном лице, которое назначено непосредственно рассматривать Ваш вопрос. Всю эту информацию Вы сможете получить по телефону непосредственно в той таможне, в которую Вы обратились.

Шаг № 7: После получения отрицательного (в 90% случаев) ответа на Ваше Заявление со стороны таможни, следует с привлечением специалистов подготовить официальную Жалобу на окончательное решение таможни в вышестоящий орган — в ГФСУ.

Жалоба составляется в свободной форме и должна содержать следующую информацию: хронологию событий, обстоятельства таможенного оформления, анализ действий должностных лиц и незаконность требования предоставления документов, исчерпывающий перечень аргументов, примеры судебной практики по случаям обжалования таможенной стоимости, применяемые для Вашего случая, просьбу отменить неправомерное решение, а также принять предусмотренные законом меры по фактам таких решений и действий, а также перечень прилагаемых к Заявлению документов

Шаг № 8: Держим постоянную связь с ГФСУ по ходу рассмотрения Жалобы, для чего Вам потребуется информация о входящем номере, который будет присвоен Вашей Жалобе, и об исполнителе. Ответ по Жалобе желательно получить на руки и не дожидаться отправки почтой.

Шаг № 9: Подача судебного иска, если все предыдущие шаги не привели к удовлетворению жалобы.

Важно отметить, что для принятия правильного решения о будущем оформлении согласно 55 статье ТКУ, необходимо заранее взвешивать все риски.

Безусловно, необходимо осуществлять анализ таможенной стоимости еще до фактической подачи таможенной декларации и сравнивать ее с таможенной стоимостью, которая была признана таможней в прошлых оформлениях товара (если речь идет о товарах, которые ввозились ранее по цене выше).

Прежде чем приступать к сбору документов, следует провести анализ текущей таможенной стоимости с использованием "исторических данных" (если такие имеются), и дать четкие и ясные ответы на такие вопросы:

— Если цена на товар уменьшилась, по какой причине это произошло? Была ли предоставлена скидка на товар? Если да, то почему? Стоит исследовать, изменилась ли цена на сырье или на работы по изготовлению товара, а если товар произведен из сырья, на которое изменилась биржевая котировка, — следует изучить биржевые котировки в диапазоне периода от заказа товара до выставленного инвойса. В случае, если изменение цены стало последствием изменения трансфертных цен в группе, необходимо также иметь подтверждающие документы, которые однозначно дадут понимание причин изменения цены. Кроме того, необходимо проанализировать, с каким типом контракта мы имеем дело (прямой с производителем или посреднический). Это нужно для понимания того, есть ли вероятность требования таможней документов, предусмотренных ч. 2 ст. 53.

— Если есть составляющие таможенной стоимости, как мы их можем подтвердить документально (например, стоимость транспортных затрат или стоимость страхования груза)?

— Осуществлялся ли нами импорт идентичных, аналогичных товаров? Если да, какая текущая таможенная стоимость **VS** прошлая стоимость? Будет ли разница в сумме таможенных платежей при корректировке до прошлого оформления, если да — на сколько?

— Стоит ли игра свеч? Процедура спора с таможенным органом — процесс не быстрый и затратный. Нужно хорошо все взвесить и подумать, стоит ли запускать процесс ради борьбы за $1000... Но если дело в принципе или товар планируется поставить на поток — тогда все расходы будут оправданы. Важно также иметь документы, с помощью которых можно спорить. Если взаимодействие с контрагентом по предоставлению документов по требованию таможни не приводит к должному результату — такой спор может стать заведомо проигрышным.

Я желаю Вам побед и успехов в Ваших внешнеэкономических операциях!

Мы будем рады стать для Вас полезными в предоставлении юридического сопровождения отдельно или в комплексе с таможенным оформлением в спорах с фискальными органами.

МИРОШНИЧЕНКО Вита,
генеральный директор Группы компаний "Капитал" (CPTL Group)

АССОЦИАЦИЯ "УКРВНЕШТРАНС"

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ "Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)";
  - ✓ "Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)".
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:

SEEFF

01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/

Итоги 25-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине

В Киеве 6.04.2016 г. состоялось 25-е заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине. На заседании обсуждался ряд важных вопросов, таких как имплементация положений Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, результаты проведенной работы в соответствии с протокольными решениями МРГ, а также препятствия на пути дальнейшего развития Информационной системы портового сообщества (ИСПС).

В начале заседания члены Межведомственной рабочей группы обсудили один из ключевых вопросов заседания, а именно о создании Совета по международной торговле при КМУ.

ВОПРОСЫ СОЗДАНИЯ СОВЕТА ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ ПРИ КМУ

Начальник отдела взаимодействия и коммуникаций с экспортерами управления развития экспорта департамента доступа к рынкам и взаимодействия с ВТО Минэкономразвития Евгений Романенко сообщил, что в настоящее время закончена процедура внутригосударственного согласования проекта постановления о создании Совета по международной торговле при КМУ с заинтересованными центральными органами исполнительной власти и подготовки для его внесения на рассмотрение КМУ.

Он сообщил, что в составе Совета будет создано четыре рабочих группы. "Первая группа будет отвечать за упрощение процедур торговли, вторая группа — за продвижение экспорта, третья — за формирование стратегии развития международной торговли и анализ ее реализации, а четвертая группа будет отвечать за улучшение системы таможенно-тарифного регулирования и торговой защиты", — отметил чиновник.

Эта информация вызвала ряд вопросов присутствующих на заседании членов МРГ и экспертов. Основные вопросы касались, прежде всего, процедуры обсуждения проекта создания Совета, а также его статуса и соответствия принятым национальным и международным стратегическим документам и заявлениям.

Отвечая на вопрос, обсуждался ли с общественностью проект создания такого Совета, Е. Романенко ответил, что общественное обсуждение не проводилось, потому как "данный акт не носит регулятивного характера". "Общественность будет проинформирована относительно создания данного органа, в состав которого, в первую очередь, войдут должностные лица высокого уровня, а именно заместители министров, министры, члены КМУ, а также эксперты, представители деловых кругов и ассоциаций", — проинформировал он. Кроме того, Е. Романенко добавил, что представители Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики также будут привлечены в этот Совет.

Он также подчеркнул, что в соответствии с положением о Совете предусмотрено на постоянной основе осуществлять взаимодействие и координацию на всех уровнях с другими уже созданными консультативно-совещательными органами и советами.

Президент ICC Ukraine, зампредседателя Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики Владимир Щелкунов попросил уточнить, чем аргументировано создание временного органа (Совета — **ред.**), тогда как страны-члены ВТО создают постоянно действующий орган. Е. Романенко ответил, что вопрос создания "временного органа" был урегулирован в соответствии с действующим законодательством. "В свою очередь необходимость создания Совета по международной торговле при КМУ существует, поскольку главным заданием этого Совета предусматривается налаживание прямого диалога между правительством Украины и широкими кругами международного бизнеса и украинскими компаниями. Это необходимо для продвижения в первую очередь украинского экспорта на внешние рынки, а также улучшения условий экспорта, в том числе и законодательных условий (в рамках национального законодательства Украины)", — заявил Е. Романенко.

Вместе с тем генеральный директор ООО "ППЛ 33-35", член МРГ Александр Федоров акцентировал внимание на необходимости создания национального органа по упрощению процедур торговли до вступления Соглашения ВТО в силу, а также на том, что Секретариатом МРГ в 2015 г. подавались предложения вместе с соответствующим проектом акта о создании соответствующего органа.

В связи с этим он выразил обеспокоенность относительно возможного несоответствия обсуждаемого решения плановому созданию Национального органа по вопросам упрощения процедур торговли, предусмотренному на 4 квартал 2017 г. проектом Среднесрочного плана приоритетных действий правительства до 2020 г. "Украина вступила в ВТО, а органа нет. Предложения и даже проект постановления по данному вопросу были направлены несколько лет назад, но конкретных действий так и не было… Принимая во внимания то, что проект постановления, который сейчас находится в Минюсте, проходит в том числе и согласование с одним из направлений проекта Среднесрочного плана приоритетных действий правительства до 2020 г. "Активизация позиций в ВТО", в котором предусмотрены такие меры, как упрощение процедур торговли в соответствии с обязательствами Украины в рамках ВТО и начало деятельности Национального комитета по упрощению процедур торговки..., планируется ли выполнение этих мер?", — спросил А. Федоров.

Примечание. *На время проведения заседания МРГ официально опубликованного Среднесрочного плана приоритетных действий правительства до 2020 г. еще не было. В связи с этим в ходе заседания рассматривался официально опубликованный проект Среднесрочного плана.*

Е. Романенко ответил, что ведомство прошло согласительные процедуры с Министерством юстиции Украины.

"У нас уже есть соответствующие выводы по результатам правовой экспертизы проекта акта.

Кроме того, позиция Минэкономразвития в том, что руководство рассматривает проект создания Совета по международной торговле при КМУ как комплексное решение по нескольким направлениям, в т.ч. в рамках исполнения обязательств по Соглашению ВТО об упрощении процедур торговли. В свою очередь, никто не отменяет вопрос обязательств по 13 пункту проекта плана приоритетных действий правительства до 2020 г.", — заявил Е. Романенко.

Отвечая на вопрос, как будут взаимодействовать с Советом Логистический комитет при КМУ, созданный правительством для координации упрощения процедур логистики и транспорта, и Совет по транзиту, Е. Романенко сообщил, что проектом положения о Совете по международной торговле при КМУ установлено, что одно из направлений его деятельности — взаимодействие на постоянной основе с другими созданными органами и советами. "Предусмотрено, что это взаимодействие будет осуществляться как на уровне Совета, так и на уровне рабочих групп, которые будут работать в рамках Совета по международной торговле при КМУ. Это позволит согласовывать действия Совета с другими органами и принимать согласованные рекомендации и предложения для КМУ", — сообщил Е. Романенко.

В продолжение темы президент Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС", зампредседателя МРГ Олег Платонов констатировал, что в Украине создано большое количество совещательных органов, и из-за этого получается путаница. "Никто не понимает, кто и чем занимается. Не понятно, будет ли Совет координационным органом для остальных, или это будет структура, дублирующая функции других органов",— уточнил О. Платонов.

В свою очередь Е. Романенко сообщил, что основной задачей Совета по международной торговле при КМУ будет координация министерств и ведомств. "Совет будет помогать правительству Украины в осуществлении своих полномочий",— резюмировал Е. Романенко.

ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ СОГЛАШЕНИЯ ВТО ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Региональный советник ЕЭК ООН Марио Апостолов напомнил о результатах оценки готовности Украины выполнять положения Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли.

***Справка**. Итоговые результаты исследования относительно готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли обсуждались с 30.09.2015 г. по 2.10.2015 г. на заседании Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине. В отчете, помимо прочего, были подготовлены оценка и присвоение категорий "А", "В" или "С" мероприятиям.*

М. Апостолов также напомнил участникам о вступлении в силу 22.02.2017 г. Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, а также отметил необходимость нотификации Украиной мер категорий "В" и "С".

На что директор Департамента доступа к рынкам и взаимодействия с ВТО Минэкономразвития Вячеслав Цымбал сообщил, что ведомство все еще находится в процессе подготовки к нотификации мер категорий "В" и "С". "Украина нотифицировала меры по категории "А", и сейчас мы в процессе подготовки к нотификации мер "В" и "С"", — рассказал В. Цымбал. При этом он акцентировал внимание на том, что работа по созданию специального фонда для технической помощи странами-членами ВТО продолжается.

Замдиректора Департамента организации таможенного контроля ГФСУ Александр Центнарук в свою очередь подчеркнул активность работы ГФСУ по выполнению поставленных перед ней задач и заявил, что на сегодняшний день продолжается работа по определению мер категорий "В" и "С". Также, по его словам, уже реализованные меры по категории "А", относящиеся к компетенции ГФСУ, можно считать выполненными.

А. Федоров попросил предоставить информацию по выполнению мер, которые были нотифицированы по категории "А", но не были отражены в исследованиях как полностью реализованные, а также мер, направленных на проведение анализа с привлечением центральных органов исполнительной власти по определению потребностей в технической помощи для выполнения мер категории "С". "Министерство готовит нотификацию по категориям "В" и "С". Возвращаясь к финальному семинару по утверждению результатов исследования о готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. В исследовании было отмечено, что не все пункты Соглашения, которые были нотифицированы Украиной как категория "А", соответствуют этой категории. Это были заключения специалистов из всех министерств и ведомств, которые принимали участие в семинаре. Также было проведено исследование USAID с такими же результатами. К аналогичным выводам привели семинары CLDP. С момента официальной передачи результатов (исследования) по просьбе МЭРТ прошло 2 года… На какой стадии находятся результаты, которые должны были соответствовать категории "А"? А также все ли министерства и ведомства представили свои планы о технической и материальной помощи для того, чтобы подтянуться под категорию "В" либо "А"?", — спросил А. Федоров.

В. Цымбал рассказал, что касательно категории "С", то в ней действительно нужна техпомощь, и сейчас МЭРТ ожидает от ГФСУ финальную позицию относительно плана мер ведомства. Он также сообщил, что по категориям "В" и "С" все зависит от сложившейся ситуации на сегодня. "Говоря о ГФС, то постоянно проводится усовершенствование этой службы, потому существует задержка по определению ведомством мер категорий "В" и "С"… Кроме того, на сегодня страны-члены ВТО, которые должны сформировать так называемый фонд для техпомощи, находятся в процессе формирования этого фонда. Более того, на сегодняшний день не все страны проинформировали ВТО о категориях "В" и "С", а только 8 стран проинформировали ВТО об этих категориях", — отметил В. Цымбал.

По его мнению, главная проблема на сегодня — определить, какой же объем помощи необходим Украине. "Нужно ли инфраструктурное финансирование, типа тренингов и семинаров… Если Украина будет делать запрос по категории "С", то мы должны понимать, сколько необходимо средств, сколько уже потрачено средств на те же цели", — заявил директор Департамента доступа к рынкам и взаимодействия с ВТО Минэкономразвития.

РЕЗУЛЬТАТЫ 23 ПЛЕНАРНОЙ СЕССИИ СЕФАКТ ООН

О. Платонов, председатель украинской делегации при СЕФАКТ ООН, проинформировал участников о результатах 23 пленарной сессии СЕФАКТ ООН, которая проходила под председательством замгенсекретаря ООН, исполнительного секретаря ЕЭК ООН Кристиана Фрииса Баха.

К. Бахом было уделено значительное внимание вступлению в силу в феврале 2017 г. Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли и отмечено, что в трудные для торговли времена упрощение процедур торговли является сферой, которая требует постоянного развития, с чем согласились все стороны заседания.

ЕЭК ООН в сотрудничестве с другими организациями выразили готовность осуществлять поддержку государствам-членам в контексте реализации указанного Соглашения.

О. Платонов акцентировал внимание на том, что в рамках заседания было высказано беспокойство о работе национальных координаторов международной системы классификации географических объектов LOCODE. В Украине национальным координатором был назначен замминистра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции Виктор Довгань, который в течение последнего года не принимал участия ни в одном из заседаний в рамках LOCODE.

А. Федоров заявил о неудовлетворительной работе Украины в части предоставления обновленной информации относительно точек транспортной инфраструктуры в справочник LOCODE ООН, особенно тех, названия которых изменены или находящихся на территории Крыма и на временно оккупированных территориях. Наличие такой информации в базе LOCODE ООН предоставило бы возможность международному сообществу применять более жесткие и адресные санкции против оккупантов и владельцев транспортных средств и морских судов, осуществляющих деятельность в портах Украины, которые временно закрыты.

СОВМЕСТНАЯ РАБОТА УКРТРАНСБЕЗОПАСНОСТИ И АМПУ

Замглавы Госслужбы Украины по безопасности на транспорте (Укртрансбезопасность) Вячеслав Дидковский рассказал о нескольких базовых принципах работы с АМПУ, о которых ведомства договорились после совместного совещания. "Первое — обмен информацией между Укртрансбезопасностью и АМПУ. Для нас это важно, ведь мы осуществляем плановую деятельность. Для максимально эффективного планирования Укртрансбезопасность должна получать информацию, ведь на сегодняшний день наша деятельность, как в материально-техническом плане, так и в кадровом, лимитирована", — сообщил В. Дидковский. Кроме того, он отметил, что в части усиления контроля со стороны Укртрансбезопасности приняты некоторые меры. "Например, в Одесском регионе ведомство получило дополнительный габаритно-весовой комплекс, который работает круглосуточно", — отметил он.

Говоря о текущем материально-техническом состоянии Укртрансбезопасности, В. Дидковский заявил, что на территории Украины расположены около 30 функционирующих габаритно-весовых комплексов. "Мы объявили тендер на закупку 78 габаритно-весовых комплексов европейского образца, ждем его результатов. После закупки можно будет говорить, что ведомство имеет базу для системной деятельности в этом направлении", — уточнил он.

Также, по данным В. Дидковского, Укртрансбезопасность и АМПУ договорились том, что в ближайшее время будут внесены изменения как в законодательство, так и в "технологические схемы". "Необходимо совместно разработать проект нормативно-правового акта, который запрещал бы въезд или выезд из порта перегруженного транспортного средства. Насколько мне известно, такой проект был от АсМАП, мы его проанализируем, и будем совместно выходить с законодательной инициативой в парламент", — сообщил В. Дидковский.

Кроме того, он объяснил причину, почему тендер за закупку габаритно-весовых комплексов не был проведен в 2016 г. "Укртрансбезопасность сделала все от нее зависящее, но после объявления тендера вышло два предприятия, документы которых, мягко говоря, не соответствовали требованиям тендера. Потому мы вынуждены повторно объявить тендер", — рассказал замглавы Укртрансбезопасности.

Заместитель председателя АМПУ по логистике Вячеслав Вороной также заверил, что без принятия нормативно-правового акта, который будет регулировать вопрос перегрузов ТС и который будет касаться всех субъектов хозяйствования, ситуация с перегрузами не решится. "Напомним, до сих пор в АМПУ есть предприятия морского транспорта, портовые операторы, которые находятся за общей режимной территорией порта. У этих предприятий собственные контрольно-пропускные посты и они сами обеспечивают режим на своей территории. Этими компаниями информация о весовых характеристиках ни АМПУ, ни Укртрансбезопасности не предоставляется. На свою территорию эти компании не допускают сотрудников АМПУ, и подключение к своим весовым комплексам, чтобы можно было в режиме реального времени отслеживать весовые характеристики ТС, не осуществляют", — уточнил В. Вороной.

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ИСПС В ПОРТАХ

Замгендиректора ООО "ППЛ 33-35" Алексей Орлов проинформировал участников заседания об основных препятствиях на пути дальнейшего развития ИСПС. По его словам, это происходит, в частности, путем распространения предвзятой и недостоверной информации в СМИ и социальных сетях, постоянных обращений отдельными лицами в органы прокуратуры Украины, суды и органы исполнительной власти. Кроме того, не менее важной в этом процессе является и негативная позиция Мининфраструктуры. Также, по данным А. Орлова, существует реальная проблема по внедрению уже готовых модулей ИСПС.

По состоянию на 1.04.2017 г. к Соглашению об информационном сотрудничестве с ГП "АМПУ", предусмотренном постановлением КМУ от 21.05.2012 г. № 451, присоединилось 1096 организаций: 28 госорганов (в т.ч. 4 — правоохранительных), 1068 субъектов хозяйствования, осуществляющих свою деятельность в морских портах, а именно: 222 морских агента, 12 портовых операторов (стивидорных компаний), 14 перевозчиков (13 автомобильных, 1 железнодорожный), 820 грузовладельцев или уполномоченных ими лиц (транспортно-экспедиторских организаций).

Из числа грузовладельцев или транспортно-экспедиторских организаций 15 субъектов хозяйствования выбрали для себя категорию "Заявителей", т.е. они подают документы на бумажных носителях через представителя администрации порта для последующего внесения электронных документов и документов в электронном виде работниками соответствующих подразделений порта согласно технологическим схемам.

Из общего количества внесенной в ИСПС информации по контейнерам только 2,1% вводилось с бумажных носителей через администрации морских портов. 97,9% введено удаленно, с рабочих мест транспортно-экспедиторских организаций (грузовладельцев).

По состоянию на 1.04.2017 г. Центром обработки данных заключен 1021 договоров о предоставлении доступа к ИСПС и о предоставлении услуг по технической поддержке и обслуживанию ИСПС, в том числе: 26 — с государственными органами (из них 3 — с правоохранительными органами), 995 — с субъектами хозяйствования, осуществляющими свою деятельность в морских портах, а именно: 200 — с морскими агентами, 7 — с портовыми операторами (стивидорными компаниями), 14 — с автоперевозчиками, 774 — с грузовладельцами или уполномоченными ими лицами (транспортно-экспедиторскими организациями).

В. Вороной, комментируя ситуацию, рассказал об официальной позиции руководства ГП "АМПУ". "АМПУ получило ряд официальных поручений от Мининфраструктуры о создании альтернативной системы ИСПС, которая будет находиться на балансе АМПУ, а также разработке нормативно-правовых актов, которые будут предусматривать, что данный объект является стратегическим имуществом и должен находиться исключительно на балансе госпредприятия", — заявил В. Вороной.

Он отметил, что АМПУ приступило к разработке технического задания на разработку такой системы для объявления конкурса. "Скорее всего, это будет конкурс на разработку проекта этой системы и последующий конкурс будет непосредственно на разработку программного обеспечения. Были включены средства

в проект финплана АМПУ. Заканчиваем подготовку техзадания", — отметил В. Вороной.

О. Платонов обратил внимание на то, что, принимая во внимание намерения государств-членов ГУАМ, озвученные в рамках встречи глав правительств 27.03.2017 г. в Киеве, важным сейчас является вопрос развития цепей поставок между странами с использованием морских портов. Однако пока существует проблема относительно отсрочки АМПУ введения новых модулей к ИСПС, которые были разработаны именно для этой цели.

Кроме того, О. Платонов акцентировал внимание на проблемах, касающихся транспортировки нефти через Одесский порт и исключения бумажного документооборота. "Я попросил бы проинформировать участников о планах Мининфраструктуры и ГП "АМПУ" по взаимодействию с ИСПС в период подготовки "альтернативной" информационной системы, перечне мероприятий, на которые заложены средства в финансовый план предприятия на 2017 г., а также стоимости за пользование новой системой",— отметил О. Платонов.

В. Вороной в свою очередь проинформировал об обязательствах в соответствии с Соглашением об ассоциации между Украиной и ЕС, в частности, по созданию национального сегмента системы SafeSeaNet до 2018 г. В связи с этим приоритетом при разработке новой информационной системы станет создание этого сегмента системы и сегмента по оформлению судов, соответствующего функциям АМПУ.

Он уточнил, что АМПУ, как и любое другое коммерческое предприятие, не может предоставлять бесплатные услуги. "Стоимость пользования новой информационной системой будет определена дополнительно", — объяснил В. Вороной.

В ходе заседания при обсуждении функционирования ИСПС представитель ООО "ППЛ 33-35" А. Орлов заявил: "Если говорить откровенно, в обстоятельствах постоянного информационного и административного давления (с привлечением правоохранительных органов), попыток дискредитации достигнутого, рисков, которые искусственно создаются отдельными лицами, постоянного введения ими в заблуждение государственных учреждений, мы не можем прогнозировать ни будущих инвестиций в совершенствование программного обеспечения и создание новых функций системы, ее взаимодействие с другими системами электронного документооборота, ни обновление оборудования, ни создание новых рабочих мест.

Надеемся на поддержку со стороны государственных институтов и международной экспертной среды".

РОСЛИК Инна

АМКУ за эффективное функционирование ИСПС

18.04.2017 г. на заседании АМКУ были представлены промежуточные результаты исследования, посвященного соответствию законодательства о защите экономической конкуренции в отношении порядка использования и подключения к Информационной системе портового сообщества (ИСПС). На заседании присутствовали представители Мининфраструктуры, ГП "АМПУ", компании "ППЛ 33-35", компании "ПЛАСКЕ", АМЭУ, профсоюзной организации экспедиторов Одесского региона, представители СМИ и др.

По словам госуполномоченной АМКУ Агии Загребельской, расследование было начато комитетом по собственной инициативе в декабре 2016 г. по результатам медиа-мониторинга. После того, как стало известно, что комитет занимается данным вопросом, в АМКУ поступило несколько заявлений, в частности от АМЭУ и профсоюзной организации экспедиторов Одесского региона; также начала поступать информация от некоторых госорганов. "Большинство полученной нами информации свидетельствует о том, что мы правильно сделали, начав расследование. Проблема есть, и она требует решения", — отметила А. Загребельская.

Участникам заседания был представлен доклад-презентация АМКУ о тех факторах, которые удалось выявить в ходе исследования. В частности, из презентации следует, что:

— заказчиком разработки ИСПС является ГП "АМПУ", при этом со стороны государства и "АМПУ" не тратились средства на финансирование разработки ИСПС;

— разработчиком было выбрано АО "ПЛАСКЕ";

— тендер на определение разработчика не проводился, т.к. на объявление Одесского МТП относительно реализации проекта "Единое информационное портовое сообщество" откликнулось единственное предприятие — АО "ПЛАСКЕ", которое и взяло на себя все траты по созданию такой системы;

— на балансе ГП "АМПУ" ИСПС отсутствует;

— собственником серверов, программного обеспечения комплексной системы защиты информации является ООО "ППЛ 33-35" (учредителем которого является АО "ПЛАСКЕ");

— государство не участвует в согласовании условий и регулировании платы за доступ к ИСПС — эти права делегированы "ППЛ 33-35".

В целом же в докладе делался ряд выводов, которые условно были разделены на две части. Из первой части выводов следовало, что "фактически, создана монопольная структура в виде ООО "ППЛ 33-35", наделенная значительными полномочиями". В т.ч. было учтено мнение профсоюзов экспедиторов Одесского региона, которые считают, что ГП "АМПУ" наделило ООО "ППЛ 33-35" правом "самостоятельно и по своему усмотрению осуществлять хоздеятельность, ничего не выплачивая при этом на пользу государства".

Кроме того, из выводов вытекало, что само функционирование ИСПС является неэффективным из-за того, что подача документов в электронной форме транспортными компаниями не является обязательной, т.к. внедрен механизм подачи документов в бумажной форме через "АМПУ". Те же экспедиторские организации, которые несут дополнительные затраты на подачу документов в электронном виде, не получают никаких объективных преимуществ по срокам рассмотрения документов. "Провозглашенная цель создания ИСПС, которая должна была обеспечить обмен информацией между всеми субъектами хозяйствования и госорганами, не достигнута в силу необеспечения осуществления всех процессов, в т.ч. контроля исключительно в электронном виде", — отмечалось в презентации.

Также АМКУ учел мнение ассоциации АМЭУ, которая указала на то, что в соответствии с Таможенным кодексом (ТК) Украины контроль за перемещением через таможенную границу Украины "может осуществляться исключительно госорганом с помощью информационных систем и принципа единого окна". Участие же в таком контроле юрлица "ППЛ 33-35" "является прямым нарушением норм ТК".

Среди прочего авторами исследования делаются выводы, что невмешательство государства оказывает негативное влияние, а отсутствие закрепленного в нормативно-правововых актах статуса ИСПС, порядка функционирования системы не обеспечивает прозрачности ее работы и доступа к ней всех участников.

Во второй части выводов для решения перечисленных выше проблемных вопросов комитет считает необходимым обратиться в КМУ для закрепления в нормативно-правовых актах механизма функционирования ИСПС, права собственности на программное обеспечение ИСПС, а также доступа к ней субъектов хозяйствования.

Подытоживая представленные комитетом выводы, А. Загребельская отметила, что это лишь промежуточные результаты расследования. Также она подчеркнула: "В данном случае ни в коей мере речь не идет о претензии к форме собственности — все формы собственности для Украины являются равными в соответствии с нашим законодательством. Скорее всего, проблема лежит в том, что государство в силу определенных обстоятельств… самоустранилось от контроля за ИСПС". В т.ч. А. Загребельская выразила мнение, что в настоящее время отсутствует механизм защиты от того, что однажды собственником базы данных "ППЛ 33-35" не станет резидент государства-агрессора, внесенный в санкционный список. Также она выразила мнение, что отсутствует механизм, который предотвратит повышение стоимости услуг ИСПС или сможет предотвратить отключение любого участника рынка ввиду недобросовестной конкуренции. Среди прочего она выразила беспокойство по поводу того, насколько надежно обеспечена защита конфиденциальной информации, вносимой в ИСПС.

В ходе обсуждения А. Загребельская уточнила, что "на данный момент речь идет лишь о признаках монопольного положения в подключении к информационной системе и ее использовании". "Мы не можем говорить о том, что присутствует монополизм — об этом говорить преждевременно… Мы можем говорить лишь о том, что имеются определенные негативные последствия, которые требуют вмешательства государства в сложившуюся ситуацию с тем, чтобы оно определило правила, по которым указанная система будет функционировать, и требования к субъекту хозяйствования, который будет администратором системы и др.".

МНЕНИЯ СТОРОН

У представителей ООО "ППЛ 33-35" и Межведомственной рабочей группы (МРГ) по упрощению процедур международной торговли и логистики возникло много вопросов к докладу АМКУ. По их мнению, исследование получилось достаточно однобоким, а некоторые его выводы основаны на фактах, грубо вырванных из контекста.

В частности, опровергая тезис, что участие ООО "ППЛ 33-35" в контроле за перемещением товаров через границу является нарушением норм таможенного кодекса, представитель "ППЛ 33-35" Лев Баязитов сослался на постановление КМУ от 25.05.2012 г. № 451 "Вопросы пропуска через госграницу…", которое в т.ч. касается вопросов внедрения и функционирования ИСПС. "В презентации прозвучало, что технология ИСПС не подкреплена нормами Таможенного кодекса. Это очень грубая ошибка. Потому что поста-

новление КМУ № 451 выписано непосредственно из норм ст. 318 Таможенного кодекса о принципах таможенного контроля и одной из статей Закона об охране госграницы", — подчеркнул он.

По мнению Л. Баязитова, авторам исследования нужно было изучить нормы постановления № 451 более обстоятельно. Кроме того, он напомнил, что имеется совместное письмо ГП "ОМТП" и ГТСУ от 22.05.2012 г., которым внедряется технология электронного оформления и контроля за контейнерами. "Именно эта технология легла в основу ИСПС", — подчеркнул он.

Что касается вопросов соблюдения конфиденциальности и безопасности системы, то у системы имеется специальный сертификат, подтверждающий ее защищенность и соответствие ее всем необходимым требованиям.

Заместитель председателя МРГ Олег Платонов отметил: "В результатах исследования есть фразы — "монопольная", "неэффективная"… Но какими документами подтверждены выводы исследования? Какова полнота исследования? Я не согласен с тем, что сегодня вы сделали заявление, учитывая мнение лишь одного субъекта — объединения АМЭУ, и не учли других субъектов рынка, других ассоциаций. В Украине работает 3 тыс. экспедиторов… я не увидел у вас в исследовании мониторинга, подтверждающего все ваши заявления… Также в исследовании не учено мнение ЕЭК ООН, которая наблюдает за данным проектом с 2010 г.", — заявил О. Платонов. При этом он напомнил, что Премьер-министр Украины получил письмо от заместителя генсекретаря ЕЭК ООН Кристиана Баха, в котором отмечается, что опыт внедрения ИСПС в Украине является успешным, и Европейская экономическая комиссия выражает благодарность Украине за движение в направлении внедрения цифровых технологий.

Кроме того, О. Платонов и Л. Баязитов обратили внимание членов АМКУ на то, что имеется сайт *singlewindow.org,* где подробно излагаются все шаги по реализации проекта "Единое окно — локальное решение", в т.ч. сообщается о результатах заседаний МРГ. Проработка данной информации даст АМКУ возможность серьезно изучить все вопросы, и тогда выводы ведомства будут уже совсем иного характера. При этом О. Платонов подчеркнул важность публичности в проведении расследования. "Если АМКУ ведет исследование, то чем больше будет публичность в его исследованиях, тем больше будет в нем ясности… У АМКУ есть публичный сайт, однако на нем не появилось никакой информации, кроме как о начале расследования… К сожалению, мы узнали о сегодняшнем заседании совершенно случайно из *Facebook*", — сказал он.

Также на заседании предоставили слово заместителю гендиректора ассоциации АМЭУ Виктору Берестенко. Примечательно, что хотя мнение ассоциации были учтено в исследовании, по сути "кто такие АМЭУ" А. Заргребельская выяснила для себя только во время данного заседания.

В частности, как сообщил В. Берестенко, членами ассоциации являются 160 юрлиц, которые обрабатывают более 80% объема контейнерных грузов, пропускаемых через ИСПС в портах Большой Одессы. "Все свои заявления и деятельность ассоциация делает на основании мнения своих членов", — подчеркнул он.

Как можно судить из выступления В. Берестенко, одна из главных претензий со стороны ассоциации состоит в том, что "ППЛ 33-35" вправе на свое усмотрение расторгать договорные отношения или повышать цены. Такая ситуация сложилась летом 2015 г., когда субъекты неожиданно получили уведомление от Центра обработки данных, что стоимость услуг повышается в 2,5 раза.

В ответ на это О. Платонов напомнил, что есть решение Высшего хозяйственного суда № 916/46112/15 от 20.07.2016 г. по иску компании "Интертрансложистик", которая в рамках судебного разбирательства пыталась выяснить, законно ли ООО "ППЛ 33-35" устанавливает стоимость на свои услуги и имеет ли право изменять стоимость договора. Одновременно компания просила изъять из хоздоговора 2 соответствующие статьи. Суд отклонил эти требования и принял решение, что действия "ППЛ 33-35" не противоречат действующему законодательству. "К сожалению, выводы суда никак не учтены в исследовании", — подчеркнул О. Платонов.

Также он отметил, что система построена на принципах самоокупаемости. "На тот момент, когда правительство ее вводило, была негласная практика, что каждый таможенный брокер или грузовладелец платил за один бумажный наряд $20 инспектору-таможеннику. Все понимали, с чем нам предстоит бороться. На сегодня этих взяток нет — это доказано… Что касается монополизма. Когда наша система создавалась, то чтобы исключить монополию для бизнеса, предусмотрено 2 варианта подачи документов: традиционный способ (бумажный) и инновационный, который должен был финансироваться", — сказал он.

Кроме того, он отметил: "АМЭУ обращалась во все органы исполнительной власти с этими же вопросами… Межведомственная группа дала возможность высказаться всем министерствам и ведомствам, в т.ч. представителям АМКУ… Когда вопрос рассматривался на предпоследнем заседании МРГ, мы спрашивали представителей АМЭУ, какие у ассоциации оста-

лись замечания, и она озвучила лишь одно — чтобы эта услуга (в рамках ИСПС — **ред.**) оказывалась за счет государства и не была платной".

На заседании МРГ 6.04.2017 г. представитель АМПУ на вопрос о возможности бесплатного оформления документов в альтернативной ИСПС системе, которая будет находиться на балансе АМПУ, заявил, что АМПУ, как и любое другое коммерческое предприятие, не может предоставлять бесплатные услуги. Т.о., **услуга также будет платной**.

В целом, как отметил О. Платонов, АМЭУ хочет, чтобы "была создана система бесплатного оформления документов в морских портах Украины с использованием государственных программных продуктов по европейским стандартам в соответствии с положениями Таможенного кодекса". При этом ГФСУ, как и другие ведомства, не видит никаких противоречий, чтобы была создана альтернативная система, о чем свидетельствуют ответы на соответствующие запросы.

В завершение О. Платонов подчеркнул: "Сегодня закон не запрещает проводить конкурс (на создание альтернативной системы — **ред.**), и сегодня нет монополии — просто Мининфраструктуры не проводит этот конкурс. И в этом весь вопрос. Потому что у министерства есть свое видение. Альтернативный проект будет создан, но я вас уверяю, что услуги будут оказываться совсем за другие деньги", — сказал он.

Справка. *В настоящее время стоимость информационной услуги при оформлении товаров (в электронной форме) в рамках договора "ППЛ 33-35" с заказчиком составляет 75,53 грн. (без НДС) за контейнер.*

Со своей стороны, глава АМКУ Юрий Терентьев попросил представителя ГП "АМПУ" уточнить, есть ли бесплатный способ подачи документов. На это представитель АМПУ пояснил, что такая возможность существует. В частности, АМПУ разработано и подписано публичное соглашение об информационном сотрудничестве, в котором изложены условия и порядок применения ИСПС. Соглашением установлено, что сторонами договора могут быть: пользователи, заказчики и заявители. Для заявителей и пользователей пользование ИСПС является бесплатным. В частности, заявители подают документы в бумажной форме бесплатно в ГП "АМПУ", которое далее трансформирует их в электронный вид и подает в "ППЛ 33-35".

В. Берестенко признал, что возможность бесплатной подачи документов в бумажной форме действительно есть, однако отметил, что на 600 экспедиторских компаний, заключивших договоры с "АМПУ", администрация выделила всего 1 человека, который вбивает информацию в систему. На это уходит много времени. "Поэтому, по нашему мнению, у нас нет другой возможности, кроме как работать с ИСПС по тем тарифам, по которым они озвучили", — сказал он.

Также В. Берестенко указал на то, что, по словам некоторых членов ассоциации, в портах "Южный и "Черноморск" отсутствует возможность подавать документы через представителей АМПУ. "Т.о., субъект не может подать документы контролирующему органу государства, а должен подавать документы непосредственно операционной системе портового сообщества. АМПУ создала такие условия, при которых субъекты должны заключать договорные отношения с частной компанией", — заявил он.

В завершение В. Берестенко высказал мнение о "неконкурентоспособности и неэффективности" варианта предоставления документов на бумажных носителях, о чем свидетельствуют исследования ассоциации. Одновременно он поставил под сомнение инновационность подхода к оформлению документов, реализуемого компанией "ППЛ 33-35".

В то же время к самому В. Берестенко возникло много вопросов со стороны одного из представителей АМКУ, который достаточно эмоционально отметил: "Система — это частная собственность. Но у меня к вам вопрос: если с сегодняшнего дня будет принято решение закрыть эту систему в том виде, в котором она существует. И делайте что хотите — подавайте документы в бумажном виде, шлите почтой… Что будет?"

Как следовало из ответа В. Берестенко, "ничего не будет" — альтернативы существующей системе на данный момент нет.

В то же время на уточняющий вопрос, что конкретно сделала ассоциация, членами которой являются 160 юрлиц, чтобы исправить ситуацию, В. Берестенко ответить затруднился. Тем не менее, он сообщил, что с 2013 г. они направляли свои рекомендации, писали в ряд инстанций. В целом В. Берестенко отметил, что если бы знал, то подготовился бы к этому вопросу заранее.

Дискуссию прервала А. Загребельская, которая выразила мнение, что АМЭУ — это не госорган, а общественная организация. Поэтому задавать ассоциации вопросы о конкретно проделанной работе не корректно — это не является предметом расследования на данный момент.

В ответ коллега А. Загребельской предложил не терять время, выслушивая гражданскую организацию. "Мне совершенно понятна позиция "ППЛ 33-35", которая, как… прозвучало, может злоупотреблять. Давайте тогда их послушаем…".

Гендиректор "ППЛ 33-35" Александр Федоров остановился на тех положительных изменениях, которые произошли с момента запуска проекта "Единое окно — локальное решение". "До внедрения системы портового сообщества, и это подтверждено документами…, зачастую, чтобы вывезти контейнер с территории

Одесского порта уходило до 28—30 суток… Приходилось носить кипу документов по всем офисам и кабинетам, что занимало много времени, потому что офисы всех контролирующих органов, начиная с администрации порта и закачивая фитосанитарами

и ветеринарами, — по всей территории порта. Это траты человеческие, материальные… На сегодняшний день для вывоза контейнера с территории морского порта (и это подтверждено исследованиями) уходит час—полтора… Судно, которое приходит вначале на причал Одесского или другого порта, после того, как была внедрена Свободная практика, начинает разгружаться немедленно (в то время как ранее приходилось ожидать 1,5—2,5 часа, пока работала комиссия)… Если говорить о ж/д паромах, которые приходят на территорию порта, то экспериментально было доказано, что вагоны с них начинают выкатывать уже через 15 мин. (раньше приходилось ждать 3—4 часа)", — сообщил он.

Также А. Федоров подчеркнул, что ИСПС практически стала препятствием для краж контейнеров и несанкционированного их вывоза с территории порта. "Система остановила все эти негативные процессы, она просто не дает возможности для этого".

По мнению А. Федорова, "существование системы не выгодно, прежде всего, тем, кто заинтересован в коррупции. Что касается того, что "ППЛ 33-35" ничего не выплачивает государству, то здесь А. Федоров напомнил, что только за 2016 г. небольшое предприятие "ППЛ 33-35", в котором работают до 30 человек, перечислило более 5 млн грн. налогов".

Также была заслушана позиция Мининфраструктуры. Определенные опасения в отношении системы ИСПС высказал директор Департамента реформирования и функционирования морского и речного транспорта Александр Басюк, который отметил, что, согласно законодательству, стратегические объекты портовой инфраструктуры должны находиться в госсобственности. При этом ИСПС подпадает под стратегические как объект портовой инфраструктуры общего пользования. "В этой связи Мининфраструктуры беспокоит тот факт, что "ППЛ 33-35" зарегистрировала торговый знак на программный продукт ИСПС… Выдвигая и закрепляя в нормативных актах подобный термин, мы тем самым даем больше прав частному предприятию на использование этой системы портового сообщества… Учитывая то, что АМКУ выходит с вопросом об урегулировании нормативной базы в отношении функционирования данной системы, может есть смысл указать закрепление механизма функционирования не просто одной информационной системы портового сообщества, а множества систем?".

В то же время О. Платонов пояснил, что торговый знак, зарегистрированный "ППЛ 33-35", называется "Единая информационная система портового сообщества" а в постановлении КМУ № 451 это — Информационная система портового сообщества. "В портах также находятся информационные системы других организаций — линий, терминалов и они также успешно работают. Поэтому правительство, когда согласовывало данное постановление, настояло, что не может быть единственной информационной системы".

Со своей стороны представитель АМПУ отметил: "Мы… поддерживаем предложение дать соответствующее поручение КМУ для решения проблемных вопросов".

ИТОГ ЗАСЕДАНИЯ АМКУ

После закрытого совещания глава АМКУ огласил решение: "Те проблемы, которые обсуждались и касались признаков монопольного положения или признаков злоупотребления мы сейчас (из выводов — **ред.**) убираем и пока излагаем просто фактические обстоятельства и делаем предложения… Т.о., по результатам заседания было принято решение предоставить КМУ ряд предложений, а именно: "Дать поручение заинтересованным центральным органам исполнительной власти внести предложения по решению существующих проблемных вопросов, связанных с выполнением пилотного проекта "Единое окно — локальное решение", а именно в части закрепления в нормативно-правовых актах механизма функционирования ИСПС, права собственности на программное обеспечение ИСПС, доступа субъектов хозяйствования к системе и т.п.".

3D-Модель системы менеджмента успешной организации

Часть 2. Управление организациями с учетом целей устойчивого развития, провозглашенных ООН

В последние десятилетия мировая общественность крайне озабочена множеством глобальных системных проблем, охвативших нашу планету. Реакцией на эти проблемы стали инициативы международных организаций и, прежде всего, Организации Объединенных Наций (ООН). Среди них особое место занимает установление ООН целей устойчивого развития (ЦУР) и принципов социальной ответственности (ПСО).

ЦЕЛИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ООН

Здесь следует выделить цели устойчивого развития на периоды 2000—2015 гг. и 2016—2030 гг. Декларация тысячелетия ООН, подписанная в 2000 г., обязала мировых лидеров бороться с нищетой, голодом, болезнями, неграмотностью, деградацией окружающей среды и дискриминацией женщин. А в сентябре 2015 г. все государства-члены ООН (193) договорились к 2030 г. достичь 17 глобальных целей устойчивого развития:

Цель 1. Повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах.

Цель 2. Ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства.

Цель 3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте.

Цель 4. Обеспечение всеохватного и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех.

Цель 5. Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек.

Цель 6. Обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех.

Цель 7. Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех.

Цель 8. Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех.

Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям.

Цель 10. Сокращение неравенства внутри стран и между ними.

Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов.

Цель 12. Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства.

Цель 13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями.

Цель 14. Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития.

Цель 15. Защита и восстановление экосистем суши и содействие их рациональному использованию, рациональное лесопользование, борьба с опустыниванием, прекращение и обращение вспять процесса деградации земель и прекращение процесса утраты биоразнообразия.

Цель 16. Содействие построению миролюбивого и открытого общества в интересах устойчивого развития, обеспечение доступа к правосудию для всех и создание эффективных, подотчетных и основанных на широком участии учреждений на всех уровнях.

Цель 17. Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития.

Достижение перечисленных целей должно улучшить наш мир, сделать его комфортнее и справедливее и существенно повысить уровень качества жизни людей. Учитывая, что решение этих проблем касается всех жителей Земли, ООН адресовала ЦУР не только государствам, но и всем другим участникам — филантропам, компаниям, частным фондам и т.п.

ПРИНЦИПЫ ГЛОБАЛЬНОГО ДОГОВОРА ООН

В 2000 г., практически одновременно с Декларацией тысячелетия, ООН приняла другой основополагающий документ — Глобальный договор о социальной ответственности. Этим документом определены 10 принципов в области прав человека, трудовых отношений, охраны окружающей среды и противодействия коррупции, которых должны придерживаться лидеры деловых кругов в своей деятельности и которые создают предпосылки для достижения ЦУР.

Принципы Глобального договора (ГД) получили всеобщее одобрение, поскольку они основаны на общепризнанных международных актах: Всеобщей Декларации прав человека; Декларации Международной организации труда об основополагающих принципах и правах в сфере труда; Декларации по окружающей среде и развитию (Декларации Рио); Конвенции ООН о борьбе против коррупции. Эти принципы приведены ниже.

Принцип 1. Предпринимательские круги должны оказывать поддержку и соблюдение прав человека, провозглашенных международным сообществом.

Принцип 2. Обеспечить свою непричастность к нарушениям прав человека.

Принцип 3. Предпринимательские круги должны поддерживать свободу ассоциаций и признание на деле права на заключение коллективных договоров.

Принцип 4. Выступать за уничтожение всех форм принудительного труда.

Принцип 5. Выступать за полное искоренение детского труда.

Принцип 6. Выступать за ликвидацию дискриминации в сфере труда и занятости.

Принцип 7. Деловые круги должны способствовать предупреждению негативных воздействий на окружающую среду.

Принцип 8. Предпринимать инициативы, направленные на повышение ответственности за состояние окружающей среды.

Принцип 9. Содействовать развитию и распространению экологически чистых технологий.

Принцип 10. Противодействовать коррупции во всех ее формах, включая вымогательство и взяточничество.

Если цели устойчивого развития ООН определяют направления, куда нужно двигаться организациям, а также то, чего им следует достигать, то принципы ГД ООН в части социальной ответственности определяют, каким должно быть поведение организаций, как они должны поступать в отношениях с заинтересованными сторонами.

Как для достижения ЦУР, так и для соблюдения ПСО необходимы совместные усилия правительств, частного сектора, гражданского общества и жителей Земли. Но как довести их реализацию от скупых сконцентрированных деклараций до уровня системных технологий? Как "имплементировать" эти цели и принципы для их достижения (соблюдения) в повседневную деятельность предприятий, организаций и учреждений?

Здесь важно понимать, что цели устойчивого развития и принципы социальной ответственности относятся, прежде всего, к деловой (организационной) культуре предприятий, организаций и учреждений. А отсюда можно сделать вывод, что вопросы их имплементации могут быть рассмотрены в контексте концепций и модели совершенства EFQM, которые эту самую культуру отображают.

КРИТЕРИИ МОДЕЛИ СОВЕРШЕНСТВА EFQM

Как было отмечено выше, 3D-Модель системы менеджмента успешной организации как раз и базируется на концепциях и модели совершенства EFQM. Но, если концепции совершенства EFQM уже были перечислены в первой части статьи, то критерии и подкритерии модели совершенства EFQM там только упомянуты. В этой связи для лучшего понимания они приведены ниже.

Критерий 1. Лидерство.

1а. Лидеры разрабатывают миссию, видение, ценности и этику и являются ролевыми моделями культуры совершенства.

1б. Лидеры определяют, ведут мониторинг и обеспечивают совершенствование системы менеджмента организации и ее деятельности.

1в. Лидеры взаимодействуют с внешними заинтересованными сторонами.

1г. Лидеры укрепляют культуру совершенства организации с участием ее работников.

1д. Лидеры обеспечивают гибкость организации и эффективно управляют изменениями.

Критерий 2. Стратегия.

2а. Стратегия базируется на понимании потребностей и ожиданий заинтересованных сторон, а также внешнего окружения.

2б. Стратегия базируется на понимании внутренней деятельности и возможностей организации.

2в. Стратегия и поддерживающие политики разрабатываются, пересматриваются и актуализируются.

2г. Стратегия и поддерживающие политики доводятся до заинтересованных сторон, реализуются и подвергаются мониторингу.

Критерий 3. Персонал.

3а. Планы по персоналу ориентированы на стратегию организации.

3б. Знания и компетентность персонала развиваются.

3в. Персонал вовлечен и наделен полномочиями.

3г. В организации налажены эффективные коммуникации персонала.

3д. Персонал ценят, награждают и заботятся о нем.

Критерий 4. Партнерство и ресурсы.

4а. Управление отношениями с партнерами и поставщиками осуществляется на взаимовыгодной основе.

4б. Управление финансами для обеспечения устойчивого успеха.

4в. Управление зданиями, оборудованием, материалами и природными ресурсами с позиций устойчивого развития.

4г. Управление технологиями для реализации стратегии.

4д. Управление знаниями и информацией для эффективного принятия решений и развития возможностей организации.

Критерий 5. Процессы, продукция, услуги.

5а. Процессы разработаны и управляются для создания добавленной ценности для заинтересованных сторон.

5б. Продукция и услуги разрабатываются для создания добавленной ценности для потребителей.

5в. Проводится эффективный маркетинг и продвижение продукции и услуг.

5г. Производство и поставка продукции и услуг осуществляются в управляемых условиях.

5д. Отношения с потребителями управляются и улучшаются.

Критерий 6. Результаты, относящиеся к потребителям.

6а. Показатели уровня восприятия.

6б. Показатели эффективности.

Критерий 7. Результаты, относящиеся к персоналу.

7а. Показатели уровня восприятия.

7б. Показатели эффективности.

Критерий 8. Результаты, относящиеся к обществу.

8а. Показатели уровня восприятия.

8б. Показатели эффективности.

Критерий 9. Результаты бизнеса.

9.а. Ключевые стратегические результаты.

9б. Ключевые показатели деятельности.

Нужно принять во внимание, что первые 5 критериев (1—5) описывают собственно организацию и ее систему менеджмента, тогда как четыре последующие критерия (6—9) отображают результаты деятельности этой организации.

ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ И ПРИНЦИПОВ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СИСТЕМУ МЕНЕДЖМЕНТА

Для того, чтобы какая-либо организация осмысленно и систематически выполняла определенные действия, направленные на достижение целей устойчивого развития, эти цели должны содержаться в ее системе менеджмента. В противном случае можно говорить лишь о бессистемном эпизодическом выполнении некоторых мероприятий, которые не в состоянии существенно повлиять на изменение как самой организации, так и нашего мира к лучшему. Поэтому ниже мы рассмотрим вопросы "включения" ЦУР и ПСО непосредственно в систему менеджмента, а конкретнее — в ту ее часть, которая определяет деловую культуру. Иными словами, мы их имплементируем в концепции и модель совершенства EFQM.

ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ В КОНЦЕПЦИИ СОВЕРШЕНСТВА EFQM

Имплементация ЦУР. 17 целей устойчивого развития ООН наиболее естественно включить в концепцию "Построение устойчивого будущего". Эта концепция предполагает, что "Совершенное предприятие стремится обеспечить свое устойчивое развитие в долгосрочной перспективе. Оно не предпринимает действий, которые могут негативно повлиять на такое развитие, даже если эти действия позволяют достичь лучших краткосрочных результатов. В частности, предприятие понимает, что соблюдение этических правил и норм является важным фактором устойчивого развития. Ключевым условием устойчивого будущего предприятия является устойчивое будущее общества, в котором это предприятие работает. Предприятие понимает свое влияние на общество, как позитивное, так и негативное. Оно стремится влиять на общество таким образом, чтобы делать вклад в его устойчивое развитие".

Имплементация ПСО. 10 принципов социальной ответственности в наибольшей степени свойственны концепции "Лидерство". Именно здесь предусмотрено, что: "Лидеры совершенных предприятий имеют видение будущего своих предприятий, достаточно

яркое и четкое, чтобы вдохновить весь персонал на творческую работу по его достижению. При этом, они ведут себя честно и этично; определяют ценности и принципы, в которые предприятие верит и которые оно соблюдает в своей деятельности. Лидеры всех уровней не только лично соблюдают их, но и демонстрируют это остальному персоналу, являясь для него примером поведения, соответствующего ценностям". Таким образом, лидеры предприятия определяют его "ценности и принципы" и могут "настроить" свои компании на социально ответственное отношение ко всем заинтересованным сторонам, как это и установлено Глобальным договором ООН.

ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ В МОДЕЛЬ СОВЕРШЕНСТВА EFQM

Имплементация ЦУР. 17 целей устойчивого развития в Модели совершенства EFQM могут найти отображение, прежде всего, в критерии "Стратегия". Как известно, этот принцип предполагает, что "Стратегия базируется на понимании потребностей и ожиданий заинтересованных сторон, а также внешнего окружения".

Имплементация ПСО. 10 принципов социальной ответственности в Модели совершенства EFQM (как и в концепциях EFQM) наиболее целесообразно включить в критерий "Лидерство". Этим критерием предусмотрено, что "Лидеры разрабатывают миссию, видение, ценности и этику и являются ролевыми моделями культуры совершенства; взаимодействуют с внешними заинтересованными сторонами: укрепляют культуру совершенства организации с участием ее работников".

ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ

Естественно, что ЦУР и ПСО определяют только лишь векторы деятельности организаций в определенных направлениях. На практике соблюдение принципов социальной ответственности и достижение целей устойчивого развития обеспечиваются посредством разработки и выполнения множества различных конкретных мероприятий, которые применительно к разным организациям могут значительно отличаться между собой. Рассмотрим это на примере 8-й цели устойчивого развития: "Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех". Так, предприятие, выпускающее продукцию, может предусмотреть совершенствование своей системы управления или производственных технологий, освоение новых креативных изделий, создание дополнительных современных рабочих мест, улучшение системы мотивации и стимулирования своих сотрудников и т.п. Если же это государственная служба занятости, то она для обеспечения данной цели может предусмотреть усовершенствование системы переподготовки лиц, получающих пособие по безработице, или улучшение партнерских отношений с работодателями. ВУЗ — усовершенствование учебных программ, введение новых специальностей, привлечение к учебному процессу опытных специалистов-производственников. Орган власти, к сфере деятельности которого относятся данные предприятия, — усовершенствование государственной политики в закрепленной сфере, усовершенствование соответствующих законодательных актов, организацию прикладных исследований для решения отраслевых проблем и т.д.

После определения конкретных мероприятий и включения их в соответствующий план, эти мероприятия становятся штатными объектами управления в системе менеджмента организации, где основным механизмом управления является система RADAR (либо цикл Деминга).

В целях содействия повышению эффективности соблюдения ПСО и достижения ЦУР целесообразно на отраслевом уровне разработать в разрезе принципов социальной ответственности и целей устойчивого развития комплексы типовых мероприятий, которые могут быть рекомендованы предприятиям и организациям для использования в их практической деятельности.

РЕЗЮМЕ

Имплементация ЦУР и ПСО в концепции и модель совершенства, являющиеся основой современной системы менеджмента организации, базирующейся на 3D-Модели, может повысить эффективность работы предприятий и организаций и заметно увеличить их вклад в достижение целей устойчивого развития, провозглашенных ООН.

ЛИТЕРАТУРА

1. Калита П.Я. 3D-Модель системы менеджмента успешной организации. Часть 1. Система менеджмента организации, как совокупность организационной культуры, целевых функций и деловых практик — Режим доступа http://uaq.mk.ua/ru/aktualnye-materialy/498-3d-model-sistemy-menedzhmenta-uspeshnoj-organizatsii.html.

2. ООН. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 25 сентября 2015 года. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года//Официальный сайт ООН. — Режим доступа http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/ares70d1_ru.pdf.

3. Глобальный договор ООН // Официальный сайт ЕЭК ООН. — Режим доступа http://tfig.unece.org/RUS/contents/un-global-compact.htm.

4. Модель совершенства EFQM // EFQM. — Брюссель. — 2011//Официальный сайт EFQM. — Режим доступа http://www.efqm.org/the-efqm-excellence-model.

КАЛИТА Петр,
президент Украинской ассоциации совершенства и качества

Управление качеством продукции и услуг должно осуществляться системно

На сегодняшний день рынок предъявляет принципиально иные требования к качеству выпускаемой продукции, сервису. Если вы хотите устойчиво развивать свою компанию на рынке товаров и услуг, ваш продукт должен быть конкурентоспособным. В свою очередь конкурентоспособность связана с такими показателями, как уровень цены, уровень качества продукции и сервиса. Учитывая, что на рынок Украины все больше заходят европейские компании, то качество продукта выходит на первое место.

Качество продукции относится к числу важнейших критериев развития любой компании в условиях относительно насыщенного рынка и преобладающей неценовой конкуренции. Поэтому любая компания, желающая укрепить свои позиции в жесткой конкуренции и максимизировать свою прибыль, должна уделять большое внимание процессу управления качеством.

Управление качеством продукции и услуг должно осуществляться системно. А это означает, что в компании должна работать организующая схема, где будет четко распределена ответственность каждого сотрудника, какой результат от него ожидается, будет прописан основной бизнес-процесс компании, что необходимо для управления качеством. В противном случае владельцы компаний сталкиваются с проблемами, которые напрямую влияют на сложность управления качеством:

— нет точно установленных стандартов качества продукта и обслуживания;

— распоряжения не исполняются в срок;

— с ростом количества сотрудников снижается эффективность и падает прибыльность на 1-го сотрудника;

— оценка результатов деятельности производится на основе субъективных критериев, на нее влияют личные симпатии и связи;

— текучка персонала среди руководителей и ценных специалистов;

— не ведется учет и анализ эффективности продвижения товаров;

— дефицит товаров на складе;

— себестоимость выше запланированной;

— срывы сроков выполнения заказов;

— есть недовольные клиенты, которые так и остаются неудовлетворенными;

— нет системы обучения персонала компании;

— качество продуктов компании не улучшается.

В результате клиенты или партнеры компании не рекомендуют ее продукцию или услуги своим знакомым и друзьям, что напрямую влияет на развитие компании и выход на новый уровень.

Примерная организующая схема показана на рис. 1. Эти 7 подразделений должны слиться в одно целое, чтобы бизнес стал системным.

Важная составляющая — это устранение паники и деструктивных процессов, выявление сотрудников, которые переделывают чужую работу, и тех, кто ленится и перекладывает свои обязанности на других, определение функций в компании и тех людей, которые за них ответственны. При этом наиболее важным моментом считается отношение владельца и топ-состава к проблеме качества. Незаинтересованность работников в повышении качества продукции и услуг рассматривается как свидетельство низкого уровня мотивации и вовлеченности. Поэтому владелец постоянно должен работать с мотивацией персонала, а именно:

— продвигать цели компании своим сотрудникам, которые будут их вдохновлять действовать;

— давать подтверждение результатов сотрудника на общих собраниях, планерках. Это может быть как устная благодарность, так и письменная. Каждому сотруднику важно ощущать свою значимость в компании и понимать, что его результаты важны для компании. Каждому сотруднику важно получать положительную оценку его действий;

— устраивать игры и соревнования для сотрудников с призами;

— поздравлять с важными событиями в жизни сотрудника. Когда делает это сам руководитель, то это вдохновляет еще больше;

— важно вовлекать сотрудников в активную деятельность компании путем совместных мозговых штурмов, планирования работы и т.д.;

ОРГСХЕМА ИЗ 7 ОТДЕЛЕНИЙ

ВЛАДЕЛЕЦ
ДИРЕКТОР
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПО АДМИНИСТРАТИВНЫМ ВОПРОСАМ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВОПРОСАМРУКОВОДИТЕЛЬ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПО РАБОТЕ С ПУБЛИКОЙ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 7. АДМИНИСТРАТИВНОЕ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 1. ПОСТРОЕНИЯ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 2. РАСПРОСТРАНЕНИЯ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 3. ФИНАНСОВОЕ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 4. ТЕХНИЧЕСКОЕ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 5. КВАЛИФИКАЦИИ
РУКОВОДИТЕЛЬ — 6. ПО РАБОТЕ С ПУБЛИКОЙ

Рис. 1. Примерная организующая схема

— предоставлять сотруднику возможность движения по карьерной лестнице, если он показывает хорошие результаты. Сотрудник должен хотеть расти в компании как "вертикально", так и "горизонтально";

— организовывать хорошие условия работы;

— вкладывать в развитие и компетентность своей команды;

— платить заработную плату только по результату;

— может давать скидки на продукцию вашей компании.

Важно, чтобы сотрудник относился к вашей компании как к своей, чтобы хотел развивать ее и выводить на новый уровень. И это задача руководителя создать такой уровень мотивации в своей компании.

Весь персонал — от высшего руководства до рядового сотрудника — должен быть вовлечен в деятельность по управлению качеством. Сотрудники — это главный ресурс компании, которая должна создать все условия для максимального использования его творческого потенциала.

Хочу сделать акцент на том, что если владелец компании не проникся необходимостью повышения стандартов качества для успеха в конкурентной борьбе за потребителя, то "борьба за качество" останется только лозунгом. Владелец должен включать аспекты качества в цели компании и поддерживать ее деятельность финансированием качества, моральными стимулами и возможностями ресурсов руководства. Если руководство не демонстрирует своими действиями, что качество так же важно, как, скажем, стоимость или время поставки продукта, остальные сотрудники компании не будут считать вопрос качества одним из главных критериев в оценке их работы со стороны руководства и их внимание к нему будет ослаблено. Таким образом, стратегия качества должна базироваться на непосредственном участии владельца и топ-состава в обеспечении качества, тогда она будет успешной.

БАЛАНОВСКАЯ Екатерина,
исполнительный директор Visotsky Consulting Kiev

10-й Всеукраїнський з`їзд якості

26 травня 2017 р., м. Київ

ЯКІСТЬ ЯК НАЦІОНАЛЬНА ІДЕЯ УКРАЇНИ

Головне завдання з'їзду - обговорення питання щодо актуалізації та практичної реалізації державної політики України у сфері управління якістю продукції (товарів, робіт, послуг), подальшого удосконалення систем технічного регулювання, стандартизації, підтвердження відповідності та акредитації, підвищення ділової досконалості вітчизняних підприємств, організацій і державних установ.

Організатори з'їзду: Українська асоціація досконалості та якості (УАДЯ), Українська асоціація якості (УАЯ), Український союз промисловців і підприємців, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, Громадська рада при Мінекономрозвитку України за участі: Міністерства аграрної політики та продовольства України, Міністерства екології та природних ресурсів України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерства освіти и науки України та ін.

На з'їзд запрошені керівники держави, керівники та провідні фахівці центральних і місцевих органів виконавчої влади, державних, громадських і комерційних організацій, Народні депутати України.

Місце проведення з'їзду: Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана (м. Київ, проспект Перемоги, 54/1, конференц-зал, 2-й поверх).
Реєстрація учасників з'їзду - 26 травня з 08.30. Початок роботи о 09.30.

Контакти: тел./факс: (044) 459-78-16, e-mail: region@quality.kiev.ua; www.uaq.org.ua.

Зважаючи на складну соціально-економічну ситуацію, прийнято рішення щодо проведення з'їзду на безоплатній основі.

Делегати та учасники з'їзду запрошуються до участі у додаткових науково-технічні заходах, які відбудуться 24-26 травня.

24 травня

Семінар «Внутрішні аудити **систем менеджменту якості у відповідності до ISO 19011:2011: планування, проведення, підведення висновків»**

Семінар **«Побудова систем енергоменеджменту відповідно до вимог стандарту** ISO 50001:2011**»**

25 травня

Семінар **«Перехід на нову версію стандарту** ISO 14001:2015**: що вимагається від підприємств»**

Семінар **«Системи антикорупційного менеджменту за стандартом** ISO 37001**»**

Безкоштовний семінар

26 травня

Семінар**: «Ділова досконалість - основа конкурентоспроможності та сталого розвитку»**

Безкоштовний семінар

Місце проведення семінарів: Діловий центр Клубу лідерів якості України, вул. Микільсько-Слобідська, 6, метро "Лівобережна".

Вартість участі у семінарі для однієї людини становить **1300,00 грн. без ПДВ.**

Інформаційні партнери:

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

XVI ВЫСТАВКА

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

31 мая - 2 июня

ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА (ул. Приморская, 6)

VIII СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ

ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ

30-31 мая 2017 г.

Региональный семинар FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) по влиянию Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО для агропродовольственной торговли

Организатор, технический партнер: Ассоциация «Портовое сообщество»

31 мая - 2 июня 2017 г., 10.00-18.00

выставочный зал Одесского порта, ул. Приморская, 6

XVI международная выставка «Интер-ТРАНСПОРТ»

VIII специализированная выставка транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка «Агро-ЛОГИСТИКА»

Торжественное открытие – 31 мая, 14.30

31 мая 2017 г.

XV День международного экспедитора

Организаторы: АССОЦИАЦИЯ «ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ «УКРВНЕШТРАНС», АО «ПЛАСКЕ»

1 июня 2017 г.

VII Международный семинар ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта

Организатор: АССОЦИАЦИЯ «ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ «УКРВНЕШТРАНС»

1 июня 2017 г., 10.00-15.00

Заседание совета международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA)

Дата уточняется

Круглый стол «Концессия в транспортной инфраструктуре. Законодательное и нормативное регулирование»

Организатор: Федерация работодателей транспорта Украины

1 июня 2017 г., 14.00-17.00

Выездное заседание профильного комитета Ассоциации портов Украины «По механизации, технологии и информатике»

31 мая 2017 г, 11.00-13.00

1 июня 2017 г., 11.00-13.00

Специализированная сессия «Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений». Проводится совместно с выездным заседанием профильного комитета Ассоциации портов Украины «По проектированию, строительству, технической эксплуатации гидротехнических, береговых и инженерных сооружений»

Дата уточняется

Выездное заседание профильного комитета Ассоциации портов Украины «По охране окружающей среды и безопасности жизнедеятельности»

1 июня 2017 г., 11.00-15.00

Научно-практическая конференция «Гидротехническое транспортное строительство: новые материалы и технологии»

Организатор: Одесская государственная академия строительства и архитектуры, факультет гидротехнического и транспортного строительства

Дата уточняется

Круглый стол «Формула будущего специалиста: бизнес плюс образование в морской отрасли»

Организатор: Научное товарищество студентов и аспирантов Одесского национального морского университета

1 июня 2017 г., 13:30-16:30

Круглый стол «Актуальные вопросы автоматизации управления и учета для предприятий морского и железнодорожного транспорта, элеваторов и зерновых терминалов»

Организатор: ООО «АРТ СОФТ» http://artport.pro

2 июня 2017 г.

Совместный семинар OSJD/FIATA по комбинированным перевозкам «Новые возможности мультимодальных перевозок Европа-Азия-Европа»

"ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 777 45 56
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

Сроки подписки: *с* « » 201 г. *по* « » 201 г.

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

ИНН ____________ Свидетельство плательщика НДС № ____________

Тел: ____________ Факс: ____________

Юридический адрес: ____________________

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

Вид деятельности: ____________________

www ____________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)	ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца*** — **PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца*** — **печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Ежемесячно: ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

____________________ / ____________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

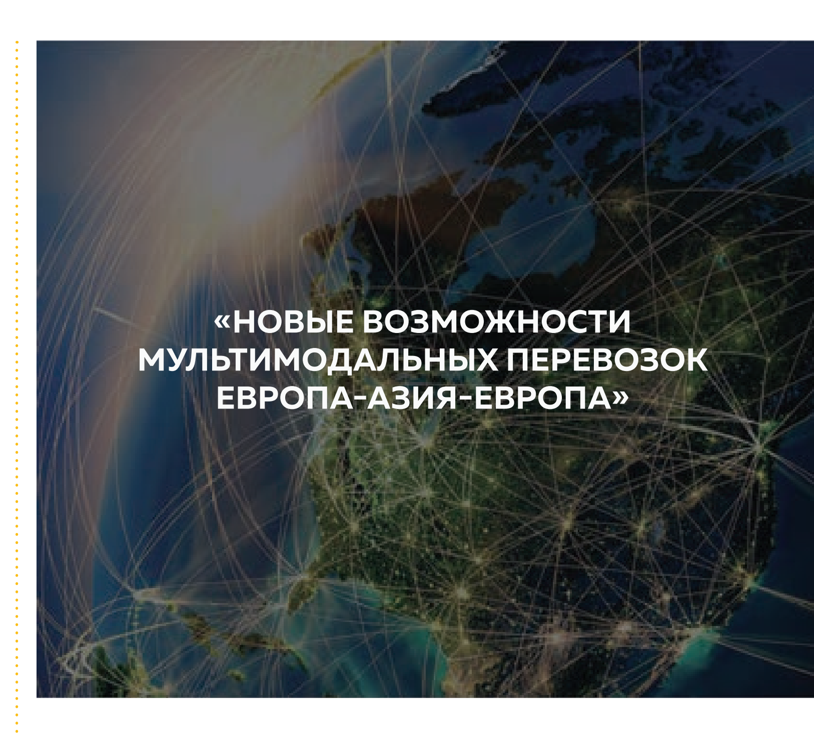
ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

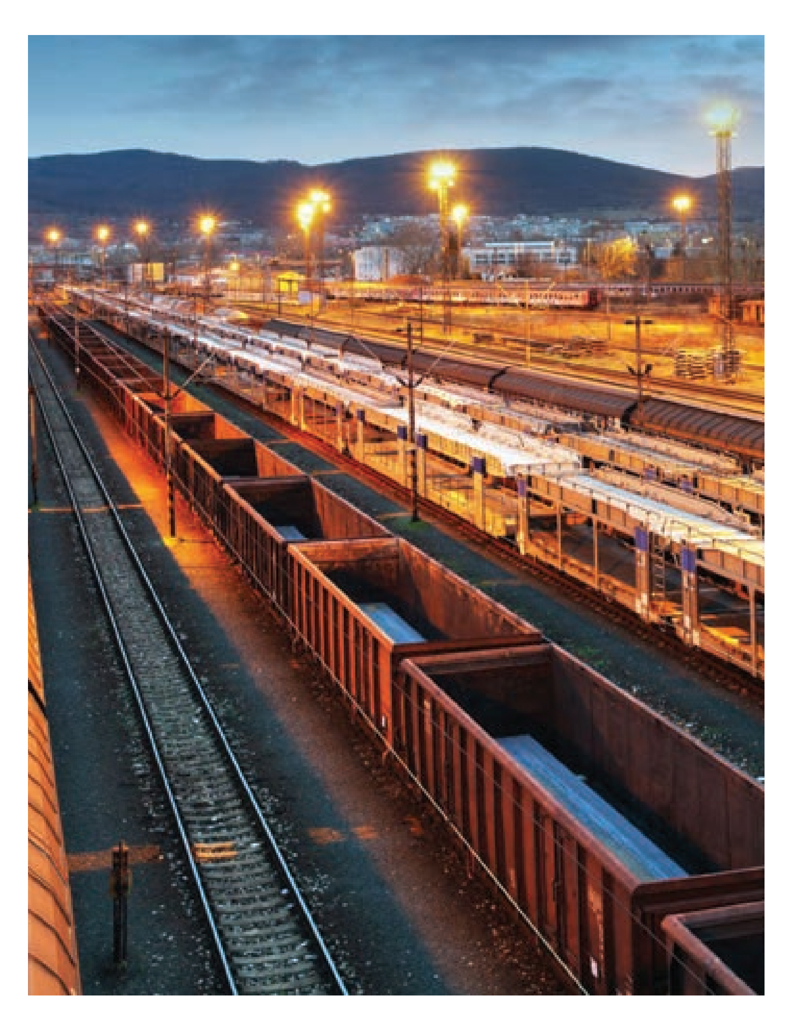
УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221**; тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM

СОВМЕСТЫЙ СЕМИНАР ПО КОМБИНИРОВАННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

OSJD/FIATA

01.06 – 02.06 2017 ОДЕССЕ





Это возможность для обмена идеями и опытом для повышения эффективности железнодорожных перевозок, улучшения качества транспортного обслуживания и взаимодействия железных дорог с транспортно-экспедиторскими организациями.

Темы семинара:

– перспективы Азиатских транспортных коридоров;

– практические решения проблематики мультимодальных перевозок в сообщении Европа-Азия-Европа;

– стратегии построения эффективных логистических сетей – унификация транспортного права и документов, обмен данными и упрощение процедур торговли.

РЕГИСТРАЦИЯ:

OSJD@PLASKE.UA
+38 048 7 373 373

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К СООБЩЕСТВУ ПРОФЕССИОНАЛОВ, КОТОРЫЕ ОПРЕДЕЛЯЮТ БУДУЩЕЕ ОТРАСЛИ УЖЕ СЕГОДНЯ!

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

30.05.17-02.06.17 | Одесса | Украина

ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ

30.05 – 1.06.2017

РЕГИОНАЛЬНЫЙ СЕМИНАР FAO

По влиянию Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО для агропродовольственной торговли

31.05.2017

ДЕНЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКСПЕДИТОРА

Ежегодный форум профессионалов в области транспорта, экспедирования и логистики

01.06 – 02.06 2017

СОВМЕСТЫЙ СЕМИНАР ОСЖД/ФИАТА

По комбинированным перевозкам «Новые возможности мультимодальных перевозок Европа-Азия-Европа»

01.06.2017

ЕЖЕГОДНЫЙ СЕМИНАР ЕЭК ООН

По упрощению процедур торговли и транспорта «Национальная система «единого окна» и гармонизация данных в Украине»

31 .05 – 2.06 2017

ВЫСТАВКА «ИНТЕР-ТРАНСПОРТ»

XVI выставка по транспорту и логистике в рамках Международной недели по торговле и транспорту

РЕГИСТРАЦИЯ

Тел. +38 048 7 373 373
info@ittw.in.ua